M.T.O.

ANNUAL REPORT

1987–1988

Ontario

Ministry
of
Transportation

Copies of this annual report are available... (for $2.50)... from Publications Ontario, 880 Bay St., Toronto, Ontario M7A 1N8.
Telephone (416) 965-6015
Toll free long distance 1-800-268-7540, in Northwestern Ontario 0-Zenith 67200.
Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario, and payment must accompany order.
ISSN 0703-6140

Ontario

Ministry of Transportation

M.T.O.

ANNUAL REPORT

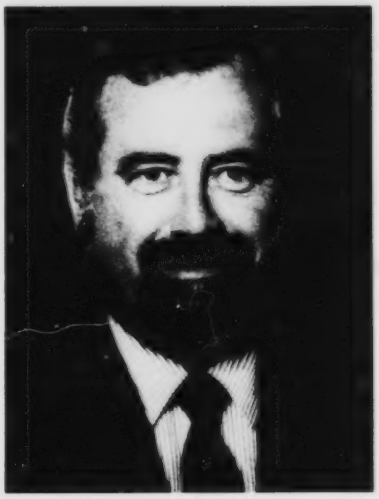
1987 - 1988

89-05518/

To his honour,
The Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR,

the undersigned takes great pleasure in laying before you the Annual Report for the Ministry of Transportation for the fiscal year ending March 31, 1988.



Respectfully submitted,

Ed Fulton

Ed Fulton
Minister

To The Honourable Ed Fulton, Minister of Transportation

Sir,

I have the honour to present the report of the activities of the Ministry of Transportation for the fiscal year ending March 31, 1988.

Respectfully submitted,

David G. Hobbs
Deputy Minister

Table of Contents

	Page
Deputy Minister's Summary	*5 - 6*
Deputy Minister's Office	*7 - 8*
Provincial/Municipal Transportation	*9 - 16*
MTO's Regions	*17 - 25*
Engineering and Construction	*26 - 32*
Highway Operations and Maintenance	*33- 35*
Safety and Regulation	*36 - 41*
Finance and Administration	*42- 47*
Ministry Expenditure by Highway	*48- 57*
Convictions registered under the Highway Traffic Act	*59 - 66*

Deputy Minister's Summary

As always, I am pleased to present this report of my staff's accomplishments during the previous year. Once again, we were successful in meeting or exceeding most of the goals we set for ourselves in 1987-88.

These pages; however, contain only the highlights. You must read between the lines to appreciate the dedication and skill MTO employees brought to their jobs on a daily basis. Their achievements have allowed the Ministry of Transportation to fulfill its mandate of providing high-quality transportation services to the people of Ontario.

That has been our tradition in the past and is our commitment for the future.

Provincial Highways

The total expenditure for highway and freeway construction in southern Ontario, including administration costs, was $257,299,695. The Ministry of Transportation also administered $85 million worth of northern Ontario construction projects funded by the Ministry of Northern Development and Mines.

Additional expenditures of $246,295,184 went towards maintaining the King's Highway network.

Construction or repair work was completed on 709 km of highway and 126 bridges throughout Ontario.

The first sod was turned for Highway 407, a new east-west freeway to the north of Metro Toronto. The first contract awarded was for replacement of the Highway 400/7 interchange, which will eventually form part of the combined Highway 400/407/7 interchange.

Major rehabilitation work continued on Highway 401 east of Yonge Street; the Ottawa Queensway (Highway 417) between Bronson Ave. and Main St.; and on the old Burlington Bay Skyway.

Widening of the Queen Elizabeth Way from south of the Skyway to Highway 20 neared completion and progress was made on the expansion of Highway 410 between Highway 401 and Highway 7N in Brampton.

Other major freeway projects undertaken last year included a final contract to complete the extension of Highway 404 to Davis Drive in Newmarket; construction of two new interchanges on the E.C. Row Expressway in Windsor; work on the final section of Highway 403 between Brantford and Woodstock; and awarding of the first contract to extend Highway 400/69 as a divided four-lane highway northerly from Coldwater to Port Severn.

Work also continued on the extension of Highway 406 through Welland and widening of Highway 35/115 to four lanes between Highway 401 and the City of Peterborough.

In northern Ontario, highlights of the highway construction program included awarding of the final contract for paving of the Sudbury Northwest Bypass; further grading work on the Kenora Bypass and the Bending Lake Road; upgrading of a 23-km section of Highway 11 near Dryden; and reconstruction of Highway 11 in the vicinity of Atikokan.

Municipal Roads

Ontario municipalities received a total of $549,818,600 in Provincial subsidies for maintenance, rehabilitation and expansion of their roads and bridges. Funds were provided to 838 municipalities and 47 Indian Reserves.

As a result of the Greater Toronto Area Transportation Planning Forum, serveral road construction priorities were identified.

The Ministry supported several of these projects, including the Gardiner Expressway widening/Front Street extension in Metro Toronto, the widening of Eglinton Avenue in Peel, the upgrading of Rutherford Road/16th Avenue in York and the Steeles Avenue/Taunton Road connection in Durham.

Transit

A total of 73 municipalities received $147.7 million towards operating expenses and $155.3 million for vehicle purchases and construction of facilities.

Major construction projects included the Toronto Harbourfront Light Rail Transit line and additional sections of the Ottawa Transitway.

The number of municipalities providing specialized services to disabled persons and the frail elderly increased to 58. MTO funding also grew by 35 per cent, for a total of $18.6 million in 1987.

Aviation

The Ministry of Transportation carried out the construction and maintenance on provincial airports located in remote areas of northern Ontario. There are now 21 airports, with four more under construction.

Work continued on new airports at Muskrat Dam, Kingfisher Lake, Peawanuck and Wapekeka. Major expansion of the Ogoki Post airport also progressed.

MTO administered the municipal airport financial assistance program, as well as providing 50 municipalities with technical assistance.

Trucks and Buses

Priority was given to implementation of new provincial legislation to regulate commercial vehicles.

Staff worked on the final wording of the Truck Transportation Act, which will replace the Public Commercial Vehicles Act. The Ministry also participated in the development and implementation of the National Safety Code, which will regulate such things as vehicle maintenance standards and hours of work for truck and bus drivers.

Legislation was prepared which will require all operators of air brake-equipped vehicles to obtain an endorsement on their driver licences.

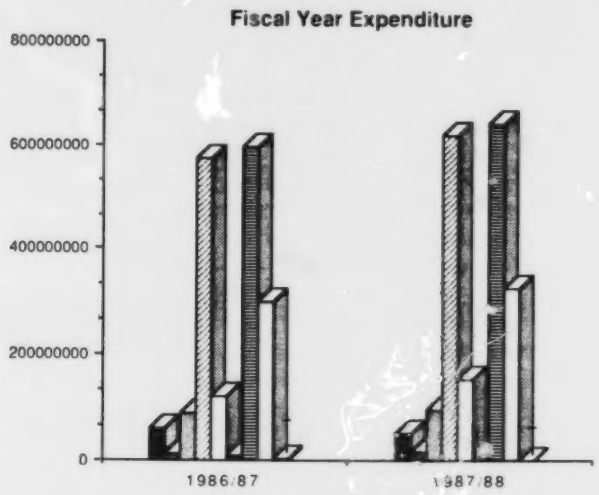
Deputy Minister's Summary

Marine Services

The Marine Office maintained close liaison with the industry, marine associations and various levels of government involved in marine transportation issues.

For example, staff participated in the Port of Toronto Technical Advisory Committee and in studies to identify potential improvements to the Ports of Michipicoten and Sault Ste. Marie.

A memorandum of understanding on marine transportation was also developed in conjunction with the Michigan Department of Transportation.



Research

Staff participated in strategic highway research programs being conducted jointly by Canada and the U.S. These projects were aimed primarily at finding ways to repair existing damage and prevent further deterioration of highway infrastructures.

A leading breakthrough came with the development of a system for equitably allocating funds for pavement preservation between competing sections of highways in different locations.

Work continued on assessing the damaging effects of trucks on various pavement structures. Particular attention was paid to the relationship between pavement damage and various tire widths used by heavy vehicles.

Refinements were made in the application of radar and thermography for detecting deterioration in bridge decks.

The ministry took steps to make its Deck Assessment through Radar and Thermography System (DARTS) available to the private sector.

The Ministry also continued its demonstration project to determine the effectiveness of calcium magnesium acetate (CMA) as a de-icing chemical. A site on the QEW near Grimsby was used for the second consecutive year.

Safety and Regulation

The Ministry continued to make road safety one of its priority areas. Public education was undertaken, both through province-wide activities and the encouragement of community-based programs.

In an effort to make provincial legislation more responsive to public needs, staff conducted reviews of the Off Road Vehicles Act and the Highway Traffic Act as it applies to school bus operators. Transportation issues affecting older drivers and the impact on highway safety of proposed changes in the insurance industry were also studied. A revised motor vehicle accident report was implemented throughout the province. This enhancement is expected to improve the quality of data collected and the speed with which it becomes available for analysis.

Among the other major initiatives in this area was the implementation of a pilot project to assess the group approach to driver counselling.

A research and evaluation section was formed to study road user behaviour. Its activities included research into the extent of, and reasons for, driving while under suspension and passing stopped school buses.

A mathematical model is also being developed which will aid in predicting accident risk. This information will be used to determine highway safety information needs.

A new system was put into place which will disallow the renewal of vehicle plates owned by anyone who has an unpaid parking fine.

Carrier control staff registered 35,000 carrier profiles on a new automated data base system, which will contribute to effective monitoring of carriers under the new trucking legislation.

Under the proposed Truck Transportation Act, the Ministry will maintain records of all infractions against a Commercial Vehicle Operators' Registration (CVOR). Accumulation of a number of convictions could lead to fines or licence suspensions.

Carrier licensing office staff continued to convert existing public commercial vehicle operating licences to new standardized terminology. They also administered the revised safety test required under the Motor Vehicle Transport Act by applicants for extra-provincial operating licences.

Deputy Minister's Office

Internal Audit Branch

In the year 1987-88, internal audit branch staff issued 37 reports which made recommendations affecting all of the various programs in the ministry's operations. In addition, many special situations were examined and EDP personnel especially, participated in the development and enhancement of several new and existing systems.

With the introduction of "comprehensive auditing" to MTO in 1983, it was decided to set the objective of auditing the total ministry in four years. This was generally achieved in the year just past. Consequently, since a new round of audits was about to commence, it was decided to conduct a client survey of the branch's principal groupings. A questionnaire was sent to 46 clients at various managerial levels and covering all areas of operations. The comments received will be useful in making further developments to the internal audit program.

Two meetings were held with the audit committee to review audit plans and report on audit progress and major recommendations.

Since the decision was made by audit committee a year ago that the branch would prepare follow-up reports to the audit reports, several have been completed and results have been very positive.

Branch staff for the year was 71 with expenditures totalling $3,292,400.

It is of interest to note that in 1983 there were no women auditors on staff, and since that time, 10 have been hired, seven of which are still here.

Strategic Policy Secretariat

Strategic Policy Secretariat (SPS) staff provided corporate advice and administrative support services to the minister, deputy minister and other members of senior executive. They did this by co-ordinating and managing the strategic planning process, undertaking corporate policy development and carrying out environmental monitoring and analysis.

The secretariat was also the focal point for external relations, particularly with other governments and served as a key management development posting. Staff are normally assigned on a two-year career developmental basis and divided among three groups: policy co-ordination, external relations and outlooks offices.

Policy Co-ordination Office

Office personnel managed the development of the strategic planning process as well as the preparation of the "Strategic Directions 1988" document. They also co-ordinated corporate advice on a number of government and ministry-wide initiatives, co-ordinated briefing material on both contentious issues, and information items for the premier, minister and deputy minister, while providing administrative support services to senior executives of MTO.

Staff continued to maintain close liaison with Cabinet Office to ensure the timely processing of ministry policy proposals through Cabinet. Briefing books were prepared for weekly meetings of ministers and deputies of the Cabinet Committee on Economic Policy.

Responses to questions and petitions tabled in the legislature by Members were co-ordinated through consultation with other parts of the ministry and, in a few cases, government-wide liaison and input.

Staff also provided secretarial services to the ministry's Strategic Policy Committee, including the setting of agendas and preparation of minutes and conducted workshops for ministry staff on how to prepare Cabinet Submissions.

External Relations

SPS was given the additional mandate of being the focal point for this ministry's corporate relations with particular emphasis on intergovernmental and interministerial relations. Through the position of co-ordinator, external relations, staff co-ordinated ministry input for two Federal-Provincial-Territorial Minister of Transportation Meetings, provided logistic support and other assistance to 11 foreign delegations.

They also established an ongoing network of contacts through the Deputy Minister's Committee on International Relations, Roads and Transportation Association of Canada and other transportation related associations in the United States to monitor issues, policies and other activities in other jurisdictions.

Outlooks Office

The main staff function was to identify and analyse emerging trends in the external environment in order to assess any potential impact on the ministry and the transportation and communications sectors. They maintained an extensive library and an external contact list to remain current on the future outlook for Canada and Ontario.

Staff also designed and carried out an in-depth, in-house study on the outlooks for tug-barge services.

Experts were also invited to outlook sessions and senior management conferences to speak on current topics.

In addition, personnel assisted in the development of the "Outlooks" material included in Part 1 of the Strategic Directions for 1988.

In 1987/88, they assumed additional corporate policy co-ordination responsibilities with the prime focus being the development of co-ordinated MTO perspectives or transportation and transportation-related issues.

Office of Legal Services

Legal officers seconded to the ministry from the Ministry of the Attorney General provided a full range of legal services throughout the year. Although no bills were enacted, there were seven on the Order Paper at the end of the period, including three to implement regulatory reform of commercial trucking and the National Safety Code.

Related thereto was work done to permit implementation of the new Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Canada) within Ontario under federal powers delegated to provincial authorities.

Proclamation of the Freedom of Information and Protection of Privacy Act in force on Jan. 1 added new responsibilities — to assist MTO staff in implementing the letter and spirit of this complex legislative scheme.

Claims Section

Staff initiated claims on behalf of the ministry against third parties for damage to Crown property. They investigated and resolved, frequently by negotiation, claims made against MTO (and, in some cases, the provincial government) arising from a variety of circumstances, such as:

- accidents, involving provincial government vehicles;
- alleged lack of maintenance of the King's Highway;
- emergencies on the King's Highway, necessitating the presence of municipal fire departments;
- damage or flooding to third party property arising from alleged improper drainage; and,
- depletion of rural well water supplies or pollution of wells.

Staff were also responsible for administering the ministry's commercial insurance needs.

Communications Services Branch

Branch staff met the ministry's overall communications needs, including liaison with radio, TV and print media, in both English and French.

A total of 6,000,000 safety curriculum materials were produced and distributed to Ontario public and separate schools.

Personnel also produced the Ontario Traffic Safety Bulletin, Transportation News, Annual Report, Working Together and other newsletters for ministry projects and offices. In addition, information officers were involved in the production of radio and TV commercials and A/V scripts.

Over the course of the year audio-visual personnel produced and released five films relating to highway safety and staff training.

Staff completed office automation, including a desk-to-publishing capacity. Staff produced 5,894 back-and-white photographs, 9,070 colour slides and duplicates and 345 portraits, plus 36 slide shows.

Art and display staff participated in 30 exhibits across the province. Both safety trailers, including 12 interactive electronic displays on child restraints, winter driving, drug and alcohol abuse among other safety related subjects, attended over 35 fairs and exhibitions. Staff prepared artwork and typesetting for over 30 handbooks, manuals and pamphlets including the Ontario Telephone Service Commission Report.

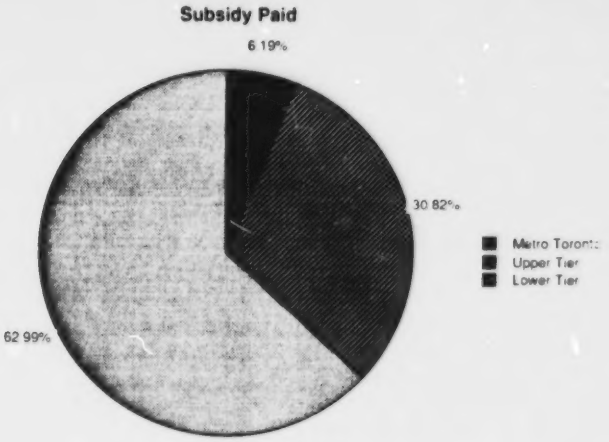
Information officers edited material for senior staff; researched and wrote 66 speeches and statements for the minister and deputy minister; and 287 general, contract and tender news releases.

Other responsibilities included the co-ordination of official ministry functions and preparation of letters for the minister's and deputy minister's signatures.

During the year, information staff answered more than 127,000 telephone requests for information and during the winter season the branch received some 120,000 calls from the public for the winter road report, including 1,311 in French.

Municipal Transportation Division

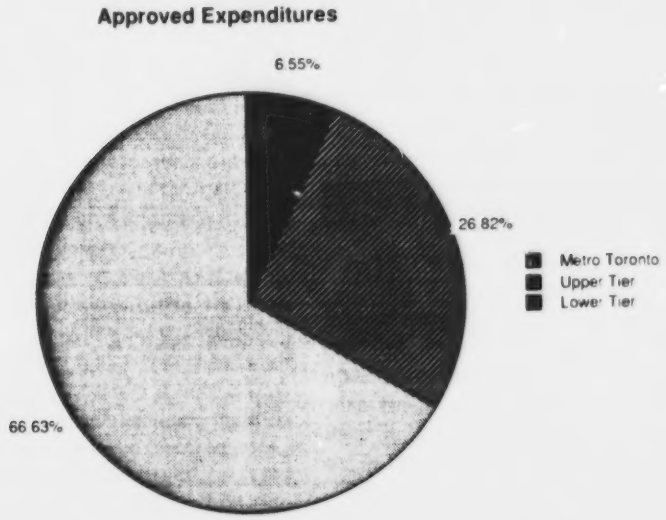
Division staff administered subsidy payments, provided technical guidance and leadership via the municipal road and transit programs. In addition, they provided funding, guidance and expertise to municipal authorities to assist in solving short and long-term transportation needs; provided planning services to GO Transit and carried out transportation policy studies in support of municipal transportation objectives.



Municipal Roads Subsidy Program

Staff were responsible for program planning, policy development and evaluation and the overall administration of all municipal road subsidy programs. Funds were provided to 838 municipalities, and 47 Indian Reserves for the maintenance, rehabilitation and expansion of their roads and bridges. As a result of the Greater Toronto Area Transportation Planning Forum (held in 1986 to identify the transportation needs of the region) several road construction priorities in the area were identified. In 1987, the ministry was able to support several of the identified priorities, including rehabilitation projects and design work for future expansion such as the Rutherford Rd./ 16th Avenue project in the Regional Municipality of York. In other areas the program supported a wide range of projects to assist municipalities in providing a good level of road service.

The funding of new traffic signals, upgrading of obsolete traffic signals and the implementation of computerized signal systems was continued to improve safety and reduce traffic congestion.



Highway Connecting Link Program

There were 888 km of municipal roads covered by connecting link agreements. The ministry increased its expenditures for construction on such links to $24,270,000 to improve provincial highway routes through cities, towns, villages and townships. These contribute to the provision of an appropriate level of service to the ever-increasing commercial and tourist traffic using Ontario's highway network.

Development Road Program

Development road works were those municipal projects which encouraged or supported local economic development which would otherwise place an unreasonable financial burden on municipalities. MTO subsidized such

projects under agreements with each municipality at up to 100 per cent of total cost.

Priority was given to those road improvements which fostered tourism or commercial and industrial growth. Over $5 million was provided for 16 projects.

Unincorporated Areas

MTO contributed $5,290,000 for maintenance and $2,797,000 for rehabilitation of road systems located in areas without municipal organizations in northern Ontario. These funds supported the provincial goal to provide service and support the economic growth in that area.

Transit Office

Office staff provided financial and technical assistance to municipalities for the provision of both conventional transit services and specialized transit services for physically disabled persons. These services improved personal mobility and added to the quality of life in Ontario's municipalities.

In 1987 a total of 73 municipalities operated conventional transit services and carried 689 million passengers. Specialized transit services for the physically disabled were operated in 58 municipalities and two million passengers were carried.

Office personnel were responsible for the transit program policy development, administration of the financial assistance programs, management of operational improvement and demonstration projects and the provision of planning assistance to municipal transit systems.

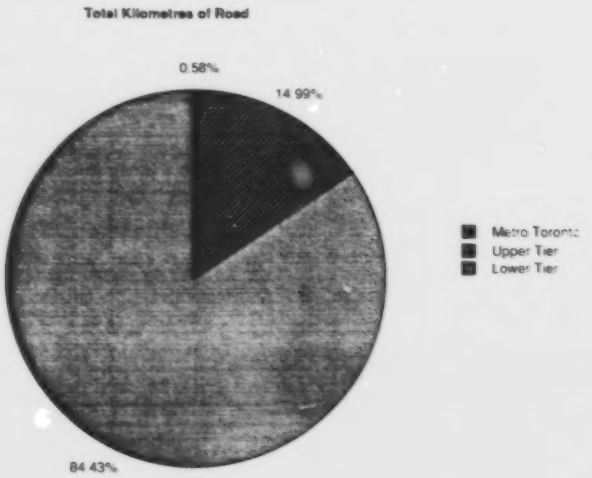
Capital Program

To protect the significant investment in the existing plant and permit the continued high level of service availability and reliability, capital funds were provided for the replacement and rehabilitation of older vehicles and facilities. Also, capital funds were provided for the purchase of additional vehicles and construction of major rapid transit projects to meet continued growth in development and passenger demand.

Major construction projects included the Toronto Harbourfront Light Rail Transit line and additional sections of the Ottawa Transitway. In total, $155.3 million was contributed toward such projects, garage and terminal facilities and subway car, streetcar and bus purchases.

Operating Program

In total $147.7 million in operating assistance was provided to municipalities toward the ongoing operating and maintenance costs of their transit systems. The ministry continued to place a major emphasis on improvements in the efficiency and effectiveness of such operations. This meant support to the Centre for Transit Improvement which, through the auspices of the Ontario Urban Transit Association, assisted transit systems to share innovative ideas and practices for increased productivity.



Planning and operational studies and Canadian Urban Transit Association training programs were also supported to achieve financial and service improvements. Productivity and efficiency gains were also pursued through demonstration projects and the application of new technologies in the urban transit environment.

Transit Services for Physically Disabled Persons

The increased availability and convenience of transportation services for physically disabled and frail elderly citizens remained a major thrust in the transit program's initiatives. The provision of effective transportation services is to allow all mobility restricted individuals to participate fully in Ontario's social and economic opportunities.

The number of municipalities providing specialized services increased to a total of 60 across the province and MTO funding grew 35 per cent to $18.6 million in 1987. In addition to in-

creased services and new vehicles, improvements were also introduced with computer-assisted registration and scheduling systems to improve the level of service availability and responsiveness.

The convenient use of conventional transit services by frail and ambulatory disabled persons was also pursued through the establishment of a Minister's Task Force. Various features aimed at increasing the convenience and usage of conventional transit services were identified and early implementation of the task force's recommendations are anticipated.

Toronto Area Co-ordinating Office

focus for inter-agency co-ordination on a wide range of multi-modal transportation and related land use projects in the GTA.

Major directions over the past year were:

. co-ordination of the ministry's GTA Transportation Investment Review with the municipalities in the GTA and the activities of the transi t advisory group to establish consensus on transportation investment priorities in all modes;

. undertaking of feasibility studies on specific transportation initiatives in the GTA to improve personal mobility such as GO Train service to Hamilton and Oshawa, access to Toronto Island Airport, transit access to Pearson International Airport and planning for transportation gateways in the GTA;

. planning and implementing a system of fare integration and service co-ordination between TTC and GO Transit for improvement of transit access; and,

. co-ordination of the ministry transportation interests in several major land-use initiatives such as the Railway Lands, the Dome Stadium, Expo 2000 and the possible 1996 Olympic games.

Municipal Transportation Policy Office

Personnel provided continuing support to the municipal transportation program with policy work addressing several key areas:

. provide leadership in transit planning in the GTA by undertaking the joint transit review and a review of cross-boundary transit subsidy policy;

. develop regional transportation perspective by co-ordinating a review of transportation issues and priorities in the Regional Municipality of Ottawa-Carleton;

. develop innovative approaches to municipal transportation by initiating reviews of the potential for increased integration of school bus and municipal transit operations, creative financing for capital projects, transportation opportunities in northern communities, highway connecting link policies, potential of municipal transportation to support and stimulate tourism, and transportation needs for disabled persons;

. continued assistance for municipalities in identifying local transportation requirements by managing the urban transportation studies assistance program, which included 41 studies representing 22 urban municipalities; and,

. provide support to other MTO programs and external committees, such as the interministerial Toronto Waterfront Committee.

Transportation Demand Research Office

Office staff were responsible for forecasting future transportation needs in all transportation program areas and for monitoring changes in the socio-economic environment. They also provided support to highway, municipal, provincial and regulation programs to meet identified data needs for planning and program delivery. In addition to continuing research into travel behaviour trends and forecasting methodology, they are currently involved in the following initiatives in direct support of the strategic directions and guidelines:

. creation of a centralized data base and data management function to facilitate common studies and understanding of transportation issues throughout the GTA;

. support to all offices involved in the delivery of the initiatives identified in the joint transit review for the GTA;

. support to municipalities in undertaking major travel behaviour data collection and analysis projects in the GTA, Ottawa-Carleton, London, Niagara, and Waterloo;

. development of a goods movement data base and the production of goods movement bulletins with particular emphasis on the economic importance of goods moved; and,

. development of a demographic data base on the transportation needs of elderly and disabled citizens.

PROVINCIAL/ MUNICIPAL TRANSPORTATION

Co-ordinator Transportation for Disabled And Elderly Persons

This function was formally established in 1987 to deal with issues related to transportation for disabled and elderly persons. The co-ordinator's goal is to work toward the enhancement of mobility for elderly and disabled persons, with particular emphasis on the introduction of new initiatives and technologies; appropriate policy and program co-ordination at all levels, and improved awareness.

Major accomplishments included:

. co-ordination and support for the Cabinet appointed interministerial committee on transportation for disabled persons dealing with issue of "equal access";

. co-ordination/development of policy and positions for minister's/ premier's offices leading to announcement of first new initiatives (wheelchair accessible taxis, incentives to small communities) for transportation for disabled persons since 1981;

. negotiated an agreement in principle with several taxi operators across the province to implement wheelchair accessible taxi demonstration projects;

. co-sponsored and organized several major "awareness events" to promote innovative technologies while bringing the government, industry and the community together;

. continued to represent MTO on inter-jurisdictional and interministerial committees; and

. completion of a study that identified means to improve the quality and quantity of transportation provided by agencies funded by the Ministry of Community and Social Services in the Regional Municipality of Niagara.

Transportation Technology and Energy Branch

TT&E staff focused on research and development in transportation technology and energy areas with the goal of new and improved products and services.

Staff investigated developments in new transportation technologies, alternative fuels usage and promotion and the efficient use of existing energy resources. They were also engaged in a variety of co-operative projects with the transportation industry, universities, research institutions and other areas of government.

Staff expertise, resource material and research facilities were applied on projects to increase transportation efficiency and stimulate economic growth in Ontario.

While continuing to provide service to the whole ministry, the reporting relationship of the branch was transferred to the Provincial Transportation Division in January 1988.

Automotive Technology and Systems Office

Staff were responsible for conducting a program of research, development, and demonstrations in commercial vehicles, electric vehicles, and automotive energy. Staff also initiated developments in high technology to enhance the transportation for the mobility impaired.

Commercial Vehicles

Computer simulation and analysis techniques were used to address issues of commercial vehicle configuration and safety which arose during development of national regulatory proposals.

Two major testing projects evaluated the performance of snowplow vehicles in typical plowing modes, and the handling of ambulances. The results will be used to improve vehicle specifications.

Under the branch's sponsorship, the Hugh MacMillan Centre completed development of a multi-functional interface for car controls, addressing the needs of drivers with various forms of physical disability.

Automotive Energy

An extensive research, development, and demonstration program to promote the utilization of propane, natural gas, and methanol as alternatives to gasoline and diesel fuel was pursued. Transportation energy conservation and pollution reduction measures were also investigated.

Priority was given to the development of heavy-duty bus and truck engines. An extensive bus engine comparative test program with six engines and four fuels was completed and reported. In addition, a Cummins 14-litre propane engine, a Cummins 10-litre natural gas engine, and a Cummins 10-litre methanol engine were developed in co-operation with the Ontario Research Foundation, Cummins Engine Company, ICG Liquid Gas Ltd., and Consumers Gas Ltd.

The Hamilton Street Railway and Mississauga natural gas bus demonstrations were continued successfully.

In co-operation with the MTO equipment office, Alberta Gas Chemicals, and SUNCOR, methanol-ethanol-gasoline blends were tested in an MTO light-duty vehicle fleet. The reliability and durability of first-generation neat-methanol vehicles was assessed in co-operation with the Ford Motor Co. and Shell Oil. In addition, the prototype Ford flexible fuel vehicle, which can run on a wide spectrum of alcohol/gasoline fuel, was tested in the MTO chassis dynamometer to assess its performance, fuel consumption, and exhaust emissions characteristics.

A prototype bus particulate emissions trap was developed in co-operation with Engine Control Systems of Ontario and the Ontario Research Foundation (ORF). This unit will be tested on a retired TTC bus by MTO staff before being tried in the field by TTC. With the assistance of the Royal Military College (RMC) and Consumers Gas Ltd., low pressure storage of natural gas was brought closer to commercialization by developing and testing highly adsorbent carbons. A joint program was initiated with ICG to assess and improve the conversion methods of modern gasoline vehicles to propane.

Electric Vehicles

Staff monitored, reviewed and analysed technological advances related mainly to the propulsion equipment used in electric road and rail vehicles.

Lead acid batteries were tested in two battery-driven vans serving the Queen's Park/Downsview courier route, and advanced sodium/sulphur batteries were tested in prototype vans for a large auto-parts manufacturer.

Staff also participated in alternative fuel studies where electricity is being considered for use in buses, and provided assistance to industry on the means of improving Linear Induction Motor performance.

Experimental Laboratories

Staff provided expertise and testing facilities, including research and large scale test laboratories, mobile research laboratory, and a commercial vehicle testing facility. These facilities also included a digitally controlled chassis dynamometer designed to test light-vehicle exhaust emissions, fuel economy, and alternative fuels. Technical support for the R&D branch was provided to test bridges and experimental pavement sections.

Rail Technology & Systems Office

Staff were engaged in review and management of ministry-funded projects and research and development.

Review and Management

Staff contributed to the successful resolution of several outstanding issues on the Scarborough Rapid Transit project. Technical monitoring of noise and wear problems continued.

A three-year MTO/UTDC research and development program was initiated to assist product development at UTDC.

Projects underway included:

. GO Transit bi-level car ride quality improvement;

. integrated vehicle control and communications;

. low capacity transit system;

. advanced materials handling system; and,

. linear induction motor propulsion development.

Another program was launched with UTDC to develop an improved version of the Advanced Light Rapid Transit (ALRT) system. The ALRT MKII will have increased passenger-carrying capacity, improved performance, and reduced cost.

Staff also monitored the seven major carryover projects of UTDC and provided advice to senior management. These projects included three ALRT projects — Scarborough, Vancouver and Detroit; two subway car projects — Toronto and Boston; and two articulated light rail vehicle projects — Toronto and Santa Clara.

Research and Development

Significant progress was made on a comparative assessment of several selected rail transit systems in North America. The study examined technical features, performance, reliability and costs.

Staff participated in a joint research program with UTDC and GO Transit to improve the ride quality on GO Transit bi-level commuter rail cars. The program is expected to be completed by August 1988.

A machine vision based rail inspection and measurement system (RIMS) was developed with the assistance of a U.S. supplier. It was demonstrated at a seminar on machine vision technology. A joint program is now underway with TTC to demonstrate the RIMS in a rail transit application.

Transportation Energy Office

Staff were engaged in the delivery of the Transportation Energy Management Program (TEMP), a joint venture of MTO and the Ministry of Energy (MENY), with the aim of reducing Ontario's dependence on oil in transportation through development of alternative transportation fuels and marketing of energy management measures.

DriveSave

Information on improving fuel and operational efficiency was conveyed to the three DriveSave target groups: general licensed drivers, beginner drivers, and commercial/institutional fleets of automobiles and light trucks. This was accomplished in part by conducting 11 seminars for fleet managers, with 192 attendees, as well as 30 meetings at companies, schools and colleges, attended by over 2,000 drivers and student drivers.

PROVINCIAL/ MUNICIPAL TRANSPORTATION

A new film was produced, "Living with Trucks" that shows the way to safer interaction between trucks and automobiles in traffic. It was premiered at the Auto Show.

Trucksave

Trucksave staff continued to promote fuel and operational efficiency to the trucking industry by publishing information, making audio-visual presentations, and conducting the annual Fuel Economy Challenge. Direct contact with the trucking industry was maintained through the Trucksave Fleet Advisory Committee.

A program of seminars for trucking fleet operators and managers was initiated. Five seminars were held with a total of 118 participants.

The regular marketing of fuel efficiency in trucking was maintained, and an increase in demand for all Trucksave material was experienced. Challenge between Manitoba and Ontario was co-ordinated in co-operation with Pro-Trucker and the Manitoba Trucking Association. It attracted 118 participants from both provinces.

Municipal

Staff continued to work closely with municipalities to identify conservation and energy management opportunities and to maintain contact through the municipal transportation energy advisory committee (MTEAC). The MTEAC newsletter was distributed on a quarterly basis, with a circulation of nearly 5,000, representing 850 municipalities.

Staff promoted, marketed and implemented the municipal fleet management information system (MFMIS), a stand-alone, micro-computer-based fleet management software package. The MFMIS "System Description and Implementation Guide" was distributed to over 850 municipalities, organizations and government agencies.

Government Programs

For the fleetsave program, meetings were held with ministry co-ordinators to encourage further conservation practices. In a co-operative effort with the fleet administration office, the conservation status of the light vehicle fleet is being re-examined with the objective of identifying opportunities for additional downsizing and increasing the number of ATF vehicles in government fleets.

The municipal fleet management information system was installed in five ministries and assistance is being given in the evaluation of the system by three ministries.

ATF Marketing

Government support was provided to the propane and natural gas industries by participation in trade-shows and seminars, the provision of technical and promotional materials, and fuel evaluation projects. The series of booklets describing all major alternative fuels was updated and reprinted.

Transit Control Technology and Systems Office

Staff continued to work closely with and provide technical assistance to Ontario's transportation industry.
Several projects were performed in conjunction with Ontario's transit properties, the transit office, the Canadian Urban Transit Association (CUTA), and the Federal Department of Transport in the areas of fare collection, AVLC and communications.

Two prototype expert systems were built: one, jointly with Kitchener Transit to assist with "spareboard management," the allocation of transit buses and drivers; and another in-house, to assist MTO staff with the application and interpretation of the Construction Lien Act (CLAES).

A project was launched with three trucking companies and the federal government to develop a wide-area vehicle monitoring system for the trucking industry.

A successful demonstration of a robot arm for subway undercar cleaning was carried out in co-operation with Vadeko International of Mississauga and the TTC. The demonstration may lead to the installation of a full-scale operational system.

Administrative and Technical Publications Section

Staff provided a variety of financial and personnel administrative services.

Technical publications personnel were responsible for editing, typesetting, design, computer graphics and printing services to assist with technology transfer and marketing activities. Over 150 technical research reports, papers, and presentations were completed and copies distributed, and over 100 promotional items, including pamphlets, flyers, posters, newsletters and displays were produced.

PROVINCIAL TRANSPORTATION

The Provincial Transportation Program has several objectives: the improvement co-ordination and movement of intercity goods and people in Ontario; the promotion and support of technology and energy research and development; and assistance and service to the shippers and transportation industry of the province.

These objectives were achieved through the following organizational units:

. Provincial Transportation Division, consisting of the aviation, rail, marine, goods distribution systems, and passenger systems offices;

. transportation technology and energy branch, consisting of the automotive technology and systems, rail technology and systems, transportation and transit control technology and systems offices; and,

. the transportation industry office.

Provincial Transportation Division

Division staff provided support for the efficient and convenient movement of freight and passengers between municipalities within the province and ensured continued modal choice for Ontario importers and exporters.

They promoted user interests in intercity transportation systems and services, intermodal program co-operation and the development and administration of transportation policy.

Aviation Office

Office staff were engaged in the planning, management and administration of the aviation program. The main components included remote airport development, municipal airport assistance and aviation influence related activities.

They also provided technical support and policy guidance to the regional office in Thunder Bay; carried out the construction and maintenance of provincial airports located in remote areas of northern Ontario where there were 21 operating airports and three under construction.

Staff also administered the municipal airport financial assistance program and provided municipalities with technical assistance in developing and maintaining municipal airports, available to 50 municipally-owned airports.

A number of aviation technical issues were analysed, reviewed and presented to federal authorities, primarily related to air navigation requirements for smaller aircraft operators in northern Ontario.

A major study evaluating the economic impact of aviation was completed.

A major planning study aimed at developing a comprehensive airport system plan for Ontario is underway.

Rail Office

With railway branch line abandonment increasing, office staff made a careful evaluation of each application to ensure appropriate intervention in support of local shippers or municipal interests.

Work continued on area studies and an overall Ontario rail plan to better protect the province's long-term interest in preservation of railways essential to Ontario's economy. And the prospects for short-line or recreational railway use of abandoned tracks examined and detailed business analysis completed for a proposed short-line (the Ontario Mid-Western) and tourist lines. (the Rideau Valley Railway).

Staff took an active role in railway committee work, particularly on matters of passenger service, including studies of VIA Rail's North main line through Kitchener-Waterloo and Stratford and service between LaSarre and Cochrane and the north-east corridor through North Bay.

Rail safety continued to be a priority with staff providing advice to the Ministry of Municipal Affairs on matters of rail safety with respect to proposed land developments adjacent to railway rights-of-way.

Marine Office

Office personnel maintained close liaison with the industry and consulted with associations, i.e., the Dominion Marine Association, International Association of Great Lakes Ports, Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association, Great Lakes Development Association and Canadian Ports and Harbours Association.

They also prepared briefs and submissions on policy and legislative issues; studies relating to tug-barging operations on the Great Lakes, marine innovation ideas and the potential for Ontario ports to participate in the import and export of government-aid cargos.

In the area of port assistance, they participated in the Port of Toronto Technical Advisory Committee and studies relating to improvements to the ports of Michipicoten and Sault Ste. Marie.

Staff undertook design, model testing and contract preparation activities for a new vehicle-passenger ferry to serve the communities of Kingsville, Leamington, Pelee Island and Sandusky, Ohio. Environmental impact studies and a consultant study to de-

velop a management and operational plan for the ferry service were undertaken.

A number of information and marketing activities included:

. distribution of Seaway System maps and "Golden Opportunity" brochures to the Ontario Legislature and interested individuals in the United States and Europe;

. planning and preparation for the second International Great Lakes-St. Lawrence River Mayors' Conference to be held in Duluth, Minnesota; and,

. development of a Memorandum of Understanding on marine transportation in conjunction with the Michigan Department of Transportation.

Goods Distribution Systems Office

Emphasis was directed to promoting the efficient export of products to the U.S. market through improved transportation/distribution, including close liaison with the Ministry of Industry, Trade and Technology, Northern Development and Mines and Agriculture and Food.

Staff provided a physical distribution consultant service to smaller Ontario export-oriented shippers and full written reports were prepared for 129 firms in southern Ontario. Twenty-eight were prepared by the Thunder Bay and Sault Ste. Marie offices which were also extensively involved in 14 community projects. In addition, many firms received written information about specific aspects of distribution related to a particular concern or problem. By far the largest number of requests for assistance (997) were handled by telephone. Due to this activity, it is estimated firms realized savings of over $2 million in distribution costs which made many more competitive, resulting in increased sales of $10 million.

A new toll-free Northern Ontario Goods Distribution information service was established.

Personnel participated in the National Transportation Policy Review to develop appropriate mechanisms to monitor the effectiveness of the new National Transportation Act. They also co-ordinated Ontario's efforts in the area of Western Grain Transportation to ensure the federal government address the concerns of provincial oilseed crushing industry regarding the subsidy of western competitors.

Passenger Systems Office

The office role was to ensure that intercity travellers within Ontario were well served.

The intercity passenger terminals program to assist small municipalities in developing or improving intercity terminals, was underway with the terminal at St. Marys under construction; design for Orillia complete; and, feasibility studies underway in Napanee and Parry Sound.

The Intercity Passenger Transportation Guide was updated to include new services and include services at terminals, including telephone numbers, meal and beverage facilities and accessibility information for disabled persons.

The Northern Ontario Tourist Map was completed and released. It depicted tourist attractions, recreational activities and travel information and should become a major component in marketing Ontario's tourism in the United States and Europe.

Several rail/bus corridor studies were undertaken to examine opportunities for improving the effectiveness and efficiency of service to the public. In addition, a detailed review of intercity transportation for disabled persons was started.

MTO'S REGIONS

CENTRAL REGION

Provincial Highways Program

Engineering and Right- of -Way

A total of 33 projects with an estimated program value of $115,000,000 were designed and cleared for contract advertising covering all types of highway improvements and rehabilitation throughout the Region.

Detailed design on a number of freeway projects was commenced to meet the government program for the construction of Highway 407 between Highway 427 and Highway 400 north of Metro Toronto.

Design initiatives on Highway 401 in the Metro Toronto area continued with design projects for rehabilitation of existing Highway 401 between Yonge St. and Warden Ave. and the easterly extension of the 12-lane collector distributor system easterly to Pickering.

A pre-contract engineering program for the construction of Highway 403 between Brantford and Ancaster was begun.

A planning report for Highway 6N between Ancaster and Caledonia was completed and submitted for approval under the Environmental Assessment Act. Extensive work was carried out on planning proposals for the extension of Highway 410 north of Brampton and the future widening of Highway 401 between Pickering and Oshawa.

Safety & Regulation Program

Drivers & Vehicles Operations

Driver Examination & Driver Improvement

Staff conducted 270,259 pre-test examinations and 251,106 road tests for driver's licence applicants. As well, 126,824 temporary driver's licences were issued. The driver improvement counsellors conducted 13,040 demerit point interviews, 192 medical hearings, 407 accident repeater interviews, 12 school bus, and 122 medical waiver hearings.

Licence Issuing

Licence issuing offices located in Toronto and Hamilton dealt with 409,571 transactions. The volumes do not reflect the ministry issuing office in Oshawa which privatized in June 1987.

Vehicle Inspection

Staff checked 13,591 commercial motor vehicles both at truck inspection stations and carrier terminals located in the region and a total of 21,537 cars and light trucks were inspected at either permanent or portable lane facilities. Approximately 2,112 school purpose vehicles and 2,074 public vehicles were inspected. Public concerns with respect to motor vehicle safety inspection resulted in ministry staff conducting 1,711 investigations of motor vehicle inspection stations.

Highway Carrier

Enforcement staff detained for physical and document inspection 676,791 commercial motor vehicles for compliance with the Highway Traffic Act, Public Commercial Vehicles Act, Motor Vehicle Transport Act, Public Vehicles Act, FuelTax Act and the Dangerous Goods Act, resulting in 16,366 court convictions.

Construction

Among the many projects in the Burlington area, refurbishing of the old Skyway continued with a project to replace the deck, paint structural steel and install a Freeway Traffic Management System. Opening is expected in the fall of 1988. South of the Skyway, work to widen the QEW from the Skyway to Highway 20 continued. Completion is expected mid 1988.

On two projects, Highway 3 from Jarvis westerly to Renton as well as Highway 2 between Paris and Brantford and Highway 24 between north and south junction of Highway 5, the ministry experimented with road surface recycling equipment, with promising results.

In the Toronto area, several Highway 401 rehabilitation projects were undertaken during the summer. Of these, the east and westbound Highway 401 core lane rehabilitation east of Yonge St., had the highest impact on commuter traffic. On Highway 410, work continued with award of a project at Steeles Ave. interchange and a project from Highway 401 to Steeles Ave.

On Highway 404, a project for advanced structures at DavisDr., St. John's Side Rd. and Sutton Rd. was completed while a new project, for grading and paving from Aurora Side Rd.to Davis Dr. was awarded. When completed, Highway 404 will extend to Newmarket.

The initial two projects for installation of ducts and cabinets for future Freeway Traffic Management System

were completed on Highway 401 from Martingrove to Yonge St.

In the Port Hope area, considerable work was done to eliminate pavement rutting on Highway 401 with a project from the junction with Highway 35/115 to Highway 28. Work continued on widening of Highway 35/115, from Kirby northerly to junction of Highway 35 and Highway 115, with completion expected in the summer of 1988. Work was carried out to rehabilitate three structures on Highway 7 (Peterborough bypass).

Maintenance

In the preceding year, through a combination of new highways being constructed and existing highways being transferred to municipal jurisdiction, the highway network grew by 28 two-lane kilometres, to a total of 5,432.

Routine maintenance carried out on this network included a total of approximately 25,500 tonnes of hot mix patching. Winter maintenance activities required the application of 89,767 tonnes of salt and 149,819 tonnes of treated sand.

Emergency patrols in Toronto district patrolled approximately 800,000 vehicle kilometres, providing assistance to some 24,000 motorists and dispensing approximately 3,000 litres of fuel. The patrol in Burlington district patrolled 112,243 vehicle kilometres, providing assistance to 1,853 vehicles and dispensing 627 litres of fuel.

An incident management program was implemented by Toronto district on Highway 401 to assist in maintaining a good level of service during rehabilitation. This program proved to be effective and will be used on other similar projects in the future.

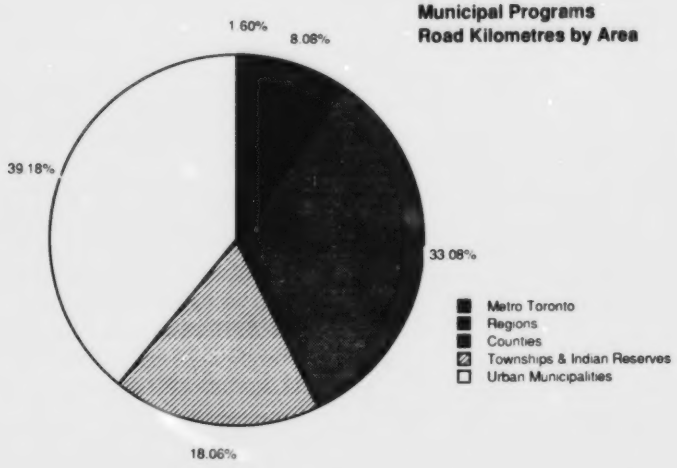
Municipal Program

Staff was responsible for managing the municipal roads programs including overall budget control for the subsidy and King's Highway connecting link programs in the Region. During the year, 115 municipalities and six Indian Reserves received regular subsidies under the PublicTransportation and Highway Improvement Act.

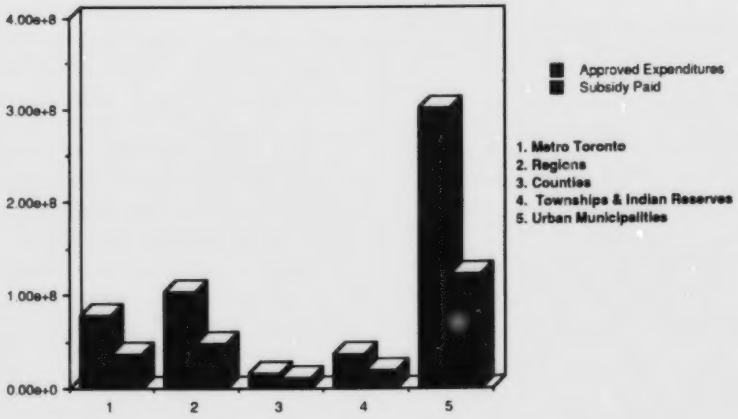
During 1987/88, the office administered a connecting link program involving 37 construction projects with a provincial contribution of approximately $4,520,662 and $533,488 for maintenance in towns and villages.

A further $21,356 was contributed to assist in constructing sidewalks along King's Highways and county roads in townships. $180,800 was used for constructing county bridges on local roads.

Municipal Programs
Road Kilometres by Area



Approved Expenditures and Subsidy Paid



SOUTHWESTERN REGION

Construction

Work continued on the last five km section of Highway 403 between Brantford and Woodstock with the award of the final contract for granular paving and a new structure. The opening of this section is anticipated in the fall of 1988.

A full reconstruction and major widening contract on Highway 18 from 7.7 km north of Amherstburg to LaSalle (seven km) was awarded and substantially completed in 1987. Final completion is expected in the summer of 1988.

Work continued on the E. C. Row Expressway with the award of two contracts to construct interchanges at Huron Church Rd. and Dominion Blvd. with completion expected by mid 1988. Construction on Highway 8 New from Highway 401 northerly for 3.1 km was essentially completed and opened to traffic. Final completion is expected in early summer 1988. Resurfacing contracts were awarded on Highway 131 (6.6 km), Highway 21 north of Goderich (10.3 km) and Highway 3 between Simcoe and Jarvis. Major construction was completed on a 14 km section of Highway 21 near Oil City. Wellington Road/Highway 135 intersection in London and exit ramps from Highway 401 were realigned and completed. New structures were completed on Highway 2 at Newbiggen Creek and Highway 6 at Hamilton Creek in Williamsford.

A contract was awarded for the construction of a five-bay patrol garage and office at Oldcastle and also another contract was awarded to completely rebuild the Putnam North truck inspection station on Highway 401.

Bridge deck rehabilitation was carried out on the CNR overhead on Highway 81 near Mt. Bridges, Thames River Bridge at Highway 7 and Highway 401 at Pond Mills and CNR overhead(London). Bridge deck rehabilitation work continued on several bridges on the Conestoga Parkway.

A contract was awarded for modification to the Culloden Rd. interchange on Highway 401 relating to the new Cami automobile plant in Ingersoll. This work will be completed in the fall of 1988. The twinning program on Highway 400 continued with a contract awarded for structures and preliminary grading (11.3 km) in the vicinity of Highway 12.

A contract was awarded on Highway 21 for complete reconstruction within the Village of Tiverton, including sanitary sewers and watermains.

The region's first contract for noise barriers was awarded. They will be constructed on the Conestoga Parkway in Kitchener in the vicinity of Lancaster St.

Engineering and Right-of-Way

During the 1987-1988 fiscal year, staff completed and cleared for advertising 26 projects with an estimated program value of $61,400,000. These were for such items as large as major systems expansion and as small as miscellaneous capital projects. Included were 11 new structures and 15 structure rehabilitation jobs. A major planning study for Highway 26 from Stayner to Collingwood was initiated.

The region also acquired property for various projects at a value of $1,772,000 while, at the same time, disposed of surplus property for the sum of $1,707,000.

MTO continued to honour its commitment to Toyota, expanding Highway 401 to six lanes between Kitchener and Cambridge, part of which will be constructed during 1988. The remainder is still in the design stage. Also, Highway 24 New, Hespeler Bypass, remains in the design stage and should be opened in 1992.

During 1987, the construction of the new Cami plant at Ingersoll was begun. An agreement was made to redesign and rebuild the interchange at Highway 401 and Culloden Rd. to accommodate anticipated increase in truck and car traffic.

Maintenance

Routine maintenance activities were carried out in the four districts, utilizing about the same level of privatization as formerly. In addition, the following work was accomplished; signing for service centres on Highway 401 was upgraded, the program of improved signing for municipal intersections was continued in all districts; the roof on the West Montrose covered bridge (the only remaining covered bridge in Ontario) was reshingled; there was some hot mix patching carried out, and one bridge painting contract completed in the Chatham district.

A new district region equipment and services garage was completed at the London Complex by MGS and MTO took possession in November of 1987. A program for retrofitting patrol garages with insulated doors was continued, in addition, two garage roofs were insulated. The replacement of underground fuel tanks was also continued.

In Owen Sound and Stratford districts, the winter was somewhat more severe than normal. However, in Chatham and London districts, it was a fairly moderate winter. Some road closures resulted in the northern district and the quantities of sand and salt used were above average because of sporadic snowfall. The contractual arrangements for winter maintenance continued to be cost effective.

Traffic signals were upgraded or replaced at nine locations in the region with the highway illumination being upgraded at several locations.

SOUTHWESTERN REGION

Municipal

With the introduction of the Ontario Municipal Improvement Fund (OMIF) and the Ontario Transportation Investment Initiative (OTII), it was possible to increase the total subsidy paid to counties, regions, cities, towns, villages, townships and Indian Reserves in this Region.

Subsidy funds paid totalled almost $169 million for the region, including funds for maintaining the ferry operation to Pelee Island.

Connecting link projects: a total of about $10.5 million was provided to the urban areas in the region, in particular, significant improvements to those in Windsor, Amherstburg, Leamington, Ingersoll, Guelph, Stratford, Barrie and Orillia.

Drivers and Vehicles

Driver examination staff conducted 94,268 road tests, an increase of nine per cent over the previous year. A total of 138,680 pre-examinations were given, representing an 8.9 per cent increase. The driver examination review that began in the 1986-1987 year was used as a guideline to forecast staffing requirements and funding for this year.

Driver improvement counsellors completed 10,752 demerit point interviews. They also began conducting group interviews involving 12-15 individuals and one counsellor as opposed to the one-on-one interview process. These sessions will continue in the upcoming year. Enforcement staff performed safety inspections on 10,726 commercial motor vehicles at truck inspection stations or in the field. Also, 2,365 school purposes vehicles were inspected, along with 774 commercial buses. A total of 5,054 cars and light trucks were safety inspected with the mini-lane operations. This is a 9.6 per cent increase over the previous year. We have planned periodic mini-lane inspections for the entire year where inside facilities are available, as opposed to the spring-to-fall period. Staff also investigated 1,421 complaints in respect to the Motor Vehicle Inspection Program.

Minister Ed Fulton officially opened the Windsor South truck inspection station in May, 1987. Construction for the Putnam North truck inspection station began in the fall of 1987 and the anticipated completion date is September of 1988. Highway carrier staff performed 476,179 physical and 151,826 document inspections. This represents a 9.7 and 7.0 per cent increases, respectively, from the previous year. From these, 11,057 convictions were registered for various offences. Investigations were conducted on 509 reports of suspected violations of the Public Commercial Vehicles Act and 35 on the Public Vehicles Act. In addition, 8,246 overdimensional/overweight permits were issued.

EASTERN REGION

Maintenance

The Region's major winter activities consisted of 1,228,895 km of snowplowing, application of 94,124 tonnes of salt and spreading of 63,011 tonnes of sand.

Summer maintenance activities included 5,082 km of centre line painting, and 4,367 km of edge-line painting.

A total of 3,148 trees and 15,856 shrubs were planted, and 21 hectares seeded with grass. Approximately 1,963 dead and dangerous trees were removed and 3,969 hectares of weeds and brush sprayed. Traffic signal work included seven new installations, two modifications, and installation of five flashing beacons. A total of 86 new luminaires were installed, with 27 others updated.

Two ferry services were operated. The Wolfe Island service made 12,732 trips carrying 352,822 vehicles; the Glenora service did 20,984 trips carrying 283,687 vehicles.

Permits were issued for 740 building projects, 451 entrances, 331 encroachments, 182 field advertising signs, 22 guide signs and 239 special location signs.

Municipal

A total of $117,319,000 in subsidies was paid to nine counties, one regional municipality, 135 townships, 67 urban municipalities, three Indian Reserves, and several unincorporated municipalities. In addition $4,490,300 was spent on connecting links and $701,600 for development roads.

Construction

Major widening and resurfacing of the Ottawa Queensway was completed between Bronson Ave. and Main St. with work continuing on the section between Main St. and Belfast Rd.

The new interchange at St. Laurent Blvd. was also completed, as was the widening of the Hurdman Bridge.

Major reconstruction of 8.3 km of Highway 28 at Hardwood Lake and seven km of Highway 507 at Catchacoma was completed.

Resurfacing was done on Highway 401 eastbound, between Iroquois and Upper Canada Village; Highway 417 west of Highway 34; Highway 132 from Dacre to Renfrew; Highway 28 from Paudash southerly; and Highway 37 at Thomasburg.

Hot mix paving was completed on Highway 62 from Bonnechere easterly over a previously constructed grade.

The intersection of Highway 33 and Gardiners Rd. was reconstructed to improve operational efficiency while a considerable number of structures were rehabilitated to varying degrees; a new 12-bay patrol building completed at Summerstown.

Drivers and Vehicles

Operations

Driver examination staff conducted 102,805 pretest examinations and carried out 54,752 driver road tests. Examination staff issued 41,082 temporary driver licences, 57,311 licence replacements, exchanged 18,285 out-of-province licences, and 48,802 licence renewals.

Driver improvement counsellors conducted 3,991 demerit point and 70 accident repeater interviews. Counsellors also conducted 44 medical, eight school bus and 32 medical hearings.

Licence Issuing

Licence issuing offices located in Ottawa and Kingston conducted 207,565 vehicle registration transactions, issued 3,965 special permits for over-dimensional loads and renewed 60,700 driver licences.

Enforcement

Enforcement officers inspected 4,470 commercial motor vehicles, 649 school buses and 100 highway coaches. A total of 1,885 passenger cars and light trucks were inspected at portable lane locations.

Public enquiries resulted in 1,153 investigations of Motor Vehicle Inspection Stations by ministry staff.

Enforcement officers at truck inspection stations and roadside locations examined 70,642 commercial motor vehicles for compliance with the Ontario Highway Traffic Act, Public Commercial Vehicles Act, Motor Vehicle Transport Act (Canada), Public Vehicles Act, Dangerous Goods and Fuel Tax Act, resulting in 8,172 sworn informations.

Investigation personnel conducted 825 investigations of alleged violations of the Public Vehicles Act and the Public Commercial Vehicles Act.

Engineering and Right-of-Way

Fifteen capital construction projects were prepared for contract award and an additional 26 miscellaneous projects processed.

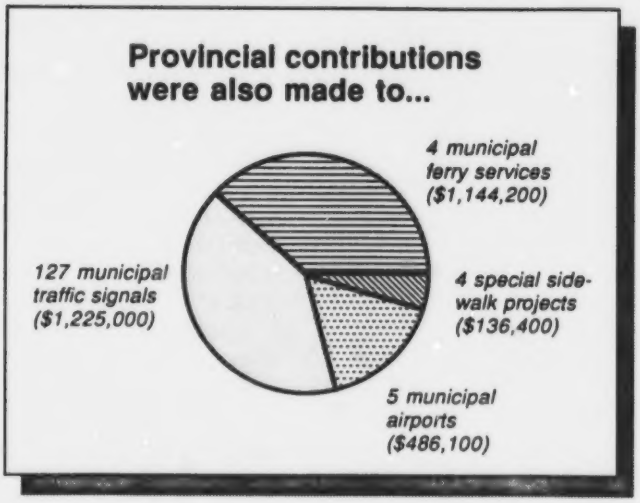
The Environmental Assessment Board approved the Environmental Assessment study of 21 km of Highway 416 from Century Rd. to Highway 417 and the premier announced September 3, 1987 that construction would proceed.

Surveying and property acquisition, etc. in the Ottawa area commenced on an interchange at Highway 17 and Champlain St., plus widening from four to six lanes of Highway 417, Ottawa Queensway, from Woodroffe Ave. to Maitland Ave.

Designs were completed for the resurfacing and structure rehabilitation of Highway 401 from Napanee to Kingston on the westbound lanes and resurfacing of Highway 417 from Russell Rd. easterly. The designs of four passing lanes on Highway 17 north of Highway 15 and south of Highway 60 along with a grading project on Highway 28 from 8 km west of Highway 514 westerly were completed, plus resurfacing of sections of Highways 16, 17, 42 and 515 throughout the region.

Structure rehabilitation designs on Highways 2, 17, 38 and 417, along with the design of a new subway structure on Highway 15 and the CP Rail line at Pakenham, were completed.

The Loyalist Parkway master plan for Highway 33 from Trenton to Kingston was completed with a considerable administrative and co-ordinating contribution from region staff. The plan recommends a variety of proposals to enhance the parkway and surrounding region to be undertaken by public and private sectors.



NORTHERN REGION

Construction

Major construction work has been completed on Highway 654 from Highway 11 southerly; Highway 518 from Highway 11 westerly to Sprucedale; Highway 575 from 8.3 km north of Highway 17 northerly; Highway 101 Schumacher to South Porcupine; Highway 634 (New) Smooth Rock Falls Bypass; Highway 64 from Highway 528 northerly (Noelville); and Highway 69 passing lanes north of Highway 559.

New structure work was completed on Highway 637 Wahnapatie River Bridge; Highway 65 Montreal River Bridge; and Highway 11 Taylor Rd. overhead.

Miscellaneous grading work was completed on Highway 17 due to frost heaves east and west of Sudbury; Highway 535 West Arm detour and Bailey and Hanes Industrial Rd. in Hunstville.

Structure rehabilitation work was completed on Highway 69 Still River Bridge; Highway 11 South Muskoka River Bridge; rehabilitation work continues on Highway 69 Shawanaga River Bridge; Highway 11 Driftwood River Bridge; and Highway 539 Sturgeon River Bridge.

Paving was completed on Highway 65 Kenabeek westerly; Highway 35 from 12.5 km south of Dorset southerly; Sudbury Regional Road 7153 (Southwest Bypass); Highway 518 from Highway 11 to Kearney; Highway 11 to Sprucedale; Highway 144 New (Northwest Bypass); Highway 11 New (Callander Bypass); Highway 101 South Porcupine easterly; and Highway 6 from South Baymouth, and Highway 11 from Highway 64 northerly.

Grading work continues on Highway 540B Gore Bay; Highway 560 from 7.9 km east of Elk Lake easterly; Highway 69 passing lanes 4.4 km north of Highway 529; Highway 11 Raymore southerly; and Highway 560 Charlton Bypass.

Drivers and vehicles

A staff of 29 driver examiners and clerical support conducted a total of 22,661 road tests and 55,336 examinations. One regional review officer, responsible for driver improvement counselling, conducted a total of 1,068 interviews with drivers who had reached the nine demerit point level and conducted a total of 19 administrative reviews.

A staff of 10 vehicle inspectors conducted 3,009 commercial vehicle inspections, 1,211 school purpose vehicle inspections, 92 inspections of church buses, transit buses, physically disabled passenger vehicles and highway buses.

They also conducted a total of 444 investigations, concerning licensed motor vehicle inspection stations, and operated portable mini safety inspection lanes which resulted in the inspection of 2,474 light trucks and cars.

A total of 486 vehicles were removed from service for safety-related defects.

The audits, investigations and inspection of motor vehicle inspection stations, commercial vehicles and passenger and light truck vehicles, resulted in a total of 522 charges laid under the HTA.

Nineteen highway carrier officers conducted a total of 125,952 inspections at five permanent truck inspection stations, four audit truck inspection stations and six patrol areas. A total of 6,004 reports in suspected violations were completed with 3,801 resulting in court action being taken.

Municipal

Various road assistance programs amounted to $53,090,600 for 150 organized municipalities. These included one county, one region, one district municipality, three cities, 35 towns, seven villages, 81 townships, four improvement districts and 17 Indian Reserves. Also administered was $2,580,000 for 19 connecting link projects, $4,550,000 for 14 development roads and $478,000 for maintenance on connecting links.

Within the unincorporated areas, $5,145,000 was provided for maintenance and construction on local roads within the unincorporated areas, including 113 local roads boards, nine statute labour boards and numerous special specific projects.

Maintenance

Summer work was carried out on some 5,570 km on King's secondary and tertiary highways and a ferry operated at Gardiner. In addition to routine maintenance operations, projects for gravelling, priming, surface treating, mulching, crack sealing and asphalt patching were completed.

Winter maintenance was carried out on most of the above highways. Snowplowing was maintained, including 39 private units. Five new domes were constructed and two others received major rehabilitation.

Energy conservation was continued by two oil-to-gas conversions and the installation of new energy efficient doors. Fuel tanks were replaced at five patrol yards to coincide with government legislation to have all tanks cathodically protected by Jan. 1, 1991.

Engineering and right-of-way Office

Planning and design staff completed 26 projects for a total value of $42,346,000, 73 per cent in-house and 27 per cent by consultants. These included: system expansion, consisting of 2.8 km of repaving, 3.3 km of new construction, and one interchange rehabilitation.

Structural section completed design for five new bridges and rehabilitation design of 15 existing structures for a value of $5,600,000.

NORTHWESTERN REGION

Construction Office

A contract calling for granular base and paving of an 8.3 km section of the Kenora Bypass was awarded in 1987 with an expected completion date in mid 1988. Of significance was the awarding of a contract to upgrade a section of Highway 17 in the vicinity of Dryden, involving grading, drainage, granular base and hot mix paving for a distance of 19.1 km. A portion of the grading work includes the widening of several rock cuts. Of equal magnitude is the commencement of a major reconstruction contract on Highway 11, in the vicinity of Atikokan involving grading, drainage, granular base and hot mix paving for a distance of 23 km with a few hot mix patching areas at various locations, including certain areas on Highway 622.

Meanwhile, extensive grading work began on contracts on Highway 527 and Highway 599, involving considerable rock excavation. Three surface treatment contracts on Highway 631 were completed over an aggregate distance of 119 km. The placement of granular base and hot mix paving on Highway 614 from 1.9 km north of Highway 17 northerly for 21.7 km was completed.

In addition to road work, the completion of structure rehabilitation of two major structures was the Keewatin Channel Bridge on Highway 17 and a portion of the Noden Causeway on Highway 11 near Fort Frances.

Construction office staff also administered structural steel coating contracts during the past year: Pic River Bridge on Highway 17 east of Highway 627; the Trout Lake River and Chukuni River Bridges on Highway 105.

Engineering & Right-of-way Office

Regional engineering and right-of-way staff delivered contracts for approximately $41 million worth of construction. These were comprised of 11.3 km of new construction, 48.7 km of reconstruction, and 369 km of resurfacing, for a total of 243.9 km. The program included three new structures and rehabilitation of 12 others. An additional nine projects for patrol yards, vehicle inspection stations, bridge painting, and other miscellaneous projects were also completed, for an additional value of approximately $2.2 million.

They also carried out property acquisitions for the Capital Construction Program as well as undertaking the necessary engineering, geotechnical and field survey operations. Personnel also provided technical guidance during construction of ministry contracts, as well as to municipalities; carried out environmental and corridor control activities; and provided input into the pavement management system.

Access Roads Office

Summer and winter maintenance was cost shared with main user companies on 263 km of industrial and 69 km of tertiary roads. In addition, administration and control took place over 368 km of recoverable access road maintenance and 11 access road construction projects (48 km).

Drivers and Vehicles Office

Vehicle inspection staff completed 2,921 mechanical fitness inspections on commercial motor vehicles. In addition, 1,725 vehicles were checked in safety lanes. There were also 922 inspections performed on school buses.

The highway carrier staff checked 77,800 commercial vehicles which resulted in 4,117 charges being laid before the courts throughout the region.

Driver examination staff conducted 16,850 pre-test examinations and 14,053 road tests for driver's licence applications. The driver improvement counsellor conducted 1,098 demerit point interviews, 20 medical hearings and 41 medical waivers.

Licence issuing personnel processed 58,788 transactions. In addition, some 29 driver and vehicle licence issuing agents processed vehicle and driver transactions.

Maintenance

Routine summer and winter maintenance was performed on over 5,800 km of King's, secondary and tertiary highways. The relatively mild winter experienced, resulted in winter maintenance expenditures being less than originally estimated. The privatization of maintenance operations continued to increase slightly. Capital maintenance projects, including bridge rehabilitations, prime and surface treatment, plus maintenance crushed gravel were undertaken. Patrol facilities were upgraded with the construction of three sand storage areas, new garage doors, roofs and yard development of several patrols.

Municipal

Some 70 municipalities and 11 Indian Reserves received subsidies amounting to $20,568,600. Staff administered eight connecting link projects at a total cost of $3,343,000. Some $3,431,000 was provided to 116 local roads boards, eight statute labour boards, 30 Indian Reserves (seven in the remote north), and other informally organized groups involved with public roads outside of MTO's jurisdiction.

NORTHWESTERN REGION

Remote Northern Transportation Office

Airport Construction

New Airports: Angling Lake (Wapekeka) — cleaning and burning, five per cent complete, transportation contract, equipment purchase, fuel purchase; Kingfisher Lake — grading and granular, buildings, fuel storage facilities, 50 per cent complete; Muskrat Dam — grading and granular, gravel haul, buildings, fuel storage facilities, 95 per cent complete; North Spirit Lake — engineering (site selection); Ogoki — grading and granular, fuel storage facilities, 85 per cent complete; Peawanuck — grading and granular, buildings, runway lights, fuel storage facilities, 60 per cent complete; and, Wunnumin — engineering.

Total value of work: **$3,919,000**

Existing airport upgrading: Various activities carried out for upgrading purposes at nine airports as follows: runway lighting, fuel storage facilities, power line, runway widening, runway extension, development of lease lots, apron expansion, and waiting room extensions.

Total value of work: **$ 507,000**

Total value of construction: **$4,426,000**

Airport maintenance: routine summer and winter maintenance carried out at 22 airports.

Total value of work: **$2,994,871**

Commencing in 1987/88 a new remote northern program was initiated:

Rehabilitation:

Various activities carried out on rehabilitation purposes at 17 airports, as well as some special projects as follows: runway resurfacing, gravel haul, crushed gravel to stockpile, runway drainage, airport road upgrading, security fence, gravel source development runway stabilization, bridge repairs, master plans, equipment replacement, energy retrofit, and water treatment.

Total value of work: **$1,876,000**

Reserve road program: Construction and maintenance work carried out on six remote settlement with a total value (MTO portion) of work $ 71,000.

Total value of work performed by the Remote Northern Transportation Office: **$9,367,000**

Engineering and Construction

Highway Engineering Division

Structural Office

The number of new bridge designs and major rehabilitation designs prepared by staff was at a similar level as the previous year. Workload was accommodated by a significant increase in consultant assignments, which were at the highest level for a number of years.

Design work started on the new Highway 407 project, with bridge design concentrated on the Highway 407/400 intersection, featuring a four-level interchange. A model of this interchange built to ensure the best selection of structure type and details and economy, constructability and aesthetics.

Bridge rehabilitation continued to be a high priority and 120 bridge deck condition surveys were reviewed and 76 capacity evaluations carried out. The need for a comprehensive bridge management system has been recognized and progress has been made on developing several elements of such a system, including a rehabilitation, inspection and financial analysis manuals.

The structural services provided to the municipalities continued to increase. The approval of 168 final designs and 236 load limit bylaws, each represent a 15 per cent increase over the previous year.

The Ontario Modular Bridge Analysis System (OMBAS) was used on several design and checking projects. Selected by AASHTO as the most advanced available system, the ministry has signed an exchange agreement with AASHTO which will use it as the basis for developing a bridge design system for use by the U.S. The ministry will benefit by access to any enhancements developed by AASHTO.

Work continued on the third edition of the Ontario Highway Bridge Design Code (OHBDC) and first drafts of each section were issued for comments in 1988. The 1987 draft of the CSA-S6 Standard, Design of Highway Bridges, has adopted most of the OHBDC provisions; AASHTO has decided to have its bridge specifications rewritten, using the OHBDC as a model. There is thus a likelihood that by 1991 all jurisdictions in North America will be using bridge codes with similar philosophy, content and organization.

Surveys and Plans Office

Staff continued the development of policy, procedures and training for automated survey systems for engineering applications. Twelve "total station" systems have now been acquired.

Of these, two are in production in Eastern Region, with another two used for layout and back-up purposes, two in Central, two in Southwestern, and one each in Northern and Northwestern Regions.

The two remaining are being used for developmental and control survey work at head office. Training programs continued with respect to field procedures and the processing of digital data for highway design purposes.

Control surveys established and evaluated 661 horizontal control monuments on the Ontario co-ordinate system; 45 precise bench marks on geodetic datum were established and added to the vertical control system.

As of Dec. 31, 1987, 59 legal plans were subjected to a post-registration plan review procedure. This represents 12 per cent of the total number produced by the regions. The legal documentation group had 47 km of highway designated as controlled access. The total is now 10,172.

Photogrammetry and remote sensing section staff administered aerial photography and mapping contracts, produced photogrammetric plans, cross-sections and mosaics, and conducted remote sensing development projects.

During the fiscal year, 2,070 kilometres of aerial photography were flown at various scales, using private contractors.

The photogrammetry unit produced 205 plans comprised of 35 plans at medium scale (1:2000) and 170 at large scale (1:500 and 1:1000) and completed one cross-section project of 238 cross-sections.

The remote sensing unit produced 28 square metres of photo mosaics, processed 513 requests for photo library services and prepared five remote sensing reports.

Cartography section personnel completed two major mapping projects during the past year, viz: the Official Road Map 1988/89, and Northern Ontario Tourist Guide.

Staff also completed 60 government requests for cartographic services, resulting in one brochure, 404 new base maps and 1,798 duplicate base films and/or maps. There were 11 base film sale agreements to the private sector processed.

Environmental Office

Environmental staff developed and implemented policies and procedures to ensure the ministry's programs were in compliance with environmental legislation and met an acceptable environmental standard.

The focus of effort in the past year was on ensuring the ministry's wastes were managed in an environmentally acceptable manner. To strengthen MTO's commitment in this area, an environmental planner-waste management was hired for each of the five regions.

Considerable effort went into providing advice on waste issues to MTO staff, municipalities and other provincial agencies. Part of this included a course at the University of Guelph on waste management and spills as part of the C.S. Anderson Rd. School.

Ministry staff negotiated several significant regulatory changes to environmental legislation to make it more practical for road authorities to comply.

In addition, environmental expertise was provided within MTO on areas such as environmental assessment, noise, archaeology, fisheries, erosion control, surface and groundwater impacts and wildlife issues.

Noise continued to be a major area. A consultant was hired to prepare a manual consolidating noise policies, procedures and methodologies for use in planning. To strengthen technical capability, it was planned to hire an acoustical expert.

Staff chaired the OPS Environmental Specialty Committee which developed several environmental standards, helping to establish consistent approaches to environmental protection during construction.

Monitoring for compliance with environmental requirements was carried out, along with the monitoring of the effectiveness of mitigating measures. One study investigated the environmental effects of hydrodemolition.

ENGINEERING MATERIALS OFFICE

Foundation Design Section

Foundation investigations were carried out during the fiscal year for a total of 52 structure and earth rockwork projects. Appropriate foundation reports for design and construction were also prepared for each project. A total of seven were assigned to geotechnical consultants working under the direction of section staff. The remaining 45 were carried out in-house.

In addition, foundation reports for 37 projects were prepared for inclusion in contract documents. Preliminary and final foundation design drawings were reviewed for 63 structures to be built in the future.

Technical advice was provided daily to MTO in all regions and head office and municipalities and other outside agencies on all aspects of foundation design and construction, including about 40 construction problems where site inspection by senior foundation staff was necessary to recommend immediate remedial action. Such projects included embankment and other earth work failures, culvert and tunnel dewatering problems and soil anchor installation problems.

Twelve instrumentation projects were monitored to determine settlements, lateral movements and "in situ" stresses of rock and earth embankments, including some where earth reinforcement was incorporated in the design.

New Techniques

Techniques, some of which were not previously employed on MTO projects, were tried out in the last two or three years. Monitoring of these projects was continued in 1987.

1. Buskego River Bridge rehabilitation, contract 84-219. Use of styrofoam to substantially reduce lateral pressures on abutments.

2. Harwood Avenue, GO ALRT/TRANSIT, contract GGE-313. Use of permanent soil anchors for major retaining walls, substantially reducing costs. Also to be used on contracts GGE 310/312.

3. Highway 115, Co. Rd., #10 interchange, W.P. 74-70-06. Pile tests in strata subject to high artesian pressures. Results indicated substantial pile cost savings to be applied to two other structures.

4. Porcupine River Bridge, Highway 101, W.P. 127-81-02. Use of styrofoam to decrease weight of approach fill thereby increasing stability and reducing the required bridge length by about 30 m.

5. Highway 410, Brampton, contract 84-85. Use of earth reinforcement to strengthen earth embankment slopes enabling much steeper slopes to be constructed i.e. 1:1 or steeper in some cases.

6. Heart Lake Road Tunnel instrumentation Highway 401 - W.O. 86-26027 monitoring of tunnel movements.

7. Highway 404/CNR crossing: construction of subdrains and drainage blankets recommended by section staff to stabilize the forward and side slopes of the south approach embankment. This had been constructed with fine grained poorly draining noncohesive fill materials which had become unstable after heavy rainfall.

Bituminous Section

Program delivery activities in Central Region and across the province were supported by material testing such as bituminous mix design and mixture testing; by product evaluation for the development of appropriate designated sources lists; and by providing technical advice on construction and maintenance issues. The extraction test procedure was upgraded to improve accuracy.

A comprehensive state-of-the-art evaluation system was set up to evaluate asphalt materials to meet the changing need of greater and heavier traffic.

New test procedures were introduced to evaluate polymer modified emulsions and asphalt cements. Work continued on the updating of the current mix design procedure.

Ontario industry was supported through the evaluation of hot in-place recycling equipment as well as the evaluation of bonifibres, a polyester fibre additive.

Work continued on the development of performance specifications for asphalt materials and construction with implementation of hot mix aggregates process control by the contractor.

New specifications for polymer asphalt cement and emulsions were introduced.

Concrete Section

Staff were heavily involved in providing assistance to regional construction staff during the construction season. The most frequent requests involved the use of latex modified concrete overlays and cathodic protection particularly in Northern Ontario. The development of a series of audio-visual training aids on new construction methods has continued.

Trials of the performance specification for concrete strength proceeded with excellent results. No concrete outside the specification limits was encountered. A similar specification for acceptance of the strength and thickness of concrete pavements was introduced on two small contracts in the Windsor area. Personnel continued to support the industry certification program for concrete field technicians.

In the concrete laboratory, the automation of the air voids system apparatus to determine the durability of hardened concrete was completed, and a new ozone chamber to determine the durability of rubber bearing and seals was installed. Projects were completed for the structural office to evaluate nonshrink grouts, to investigate the performance of anchorage systems for retrofitted barrier walls, and to determine the effect of creosote contamination from timber structure on the performance of thin concrete decks. The development of suitable coloured concrete mix to repair the eroded caprock at Kakabeka Falls was in progress.

The potential durability of new concrete continues to be a concern. Investigations continued in the areas of cement uniformity and performance, the use of fly ash in concrete, the use of polypropylene fibres, the performance of concrete sealers, and alkali aggregate reactivity.

Soils and Aggregates Section

Personnel continued to provide specialized services in the following areas: testing on soil and aggregate materials; maintaining the ministry nuclear moisture density gauges; designing and constructing new laboratory testing equipment, as well as maintaining existing equipment; testing and evaluation of special designated sources
products for soil treatments and premium surface source aggregates; providing recommendations on rock slope stability and stabilization methods; conducting interlaboratory correlation testing programs; and providing problem solving related to a myriad of issues related to soil and aggregate materials.

In co-operation with the Ministry of Natural Resources, staff developed new procedures to follow when obtaining permits for wayside aggregate sources in localities where there was strong public opposition to aggregate extraction operations. These included greater emphasis on enhanced rehabilitation measures and operating techniques to reduce impacts during extraction. A key feature was public meetings to explain the benefits of wayside operations, describe operating procedures.

Staff also introduced new computers and computer programs in their laboratories. These will perform all the necessary calculations as well as providing electronic storage.

They developed a material specification for a gravel product to be used as the surfacing layer for low volume roads. This material will be tried by municipalities over the next few years and its performance and cost effectiveness will be assessed.

Personnel continued to develop aggregate test methods which are faster and cheaper than current methods, while providing a better performance prediction. Initial results suggest a number of promising alternatives.

Chemicals Section

Staff continued its program delivery, responding to requests for various types of evaluations and tests on some 2,500 items. In addition, it provided expertise and training to the ministry and other authorities, and participated in reviews of policies and specifications relating to structural steel maintenance, painting, pavement markings and hazardous wastes.

A program to computerize the handling of water analysis was initiated and should come into full swing during the next fiscal year. It should partially reduce the time spent on analysis, and substantially shorten the interval between the submission of a sample and the receipt of the corresponding test results.

In co-operation with R&D, personnel made a heavy commitment to a program for evaluating and improving pavement marking materials. This involved the purchase of special equipment, necessitating operator training and the development of new techniques.

Work has also continued on the evaluation of several new classes of structural steel coatings and the development of new test methods and procedures.

Highway Design Office

Staff was responsible for six major areas of highway design policy: design development; design automation; drainage and hydrology; highway standards; design applications and design evaluation and pavement.

The design development section developed a tall wall median barrier design for use on the Toronto Bypass Highway 401; a truck escape ramp feasibility study was done for a location north of North Bay; an automated tender system was further developed and put in operation. Further development and field trials on noise barriers were carried out and a series of one-day seminars for municipal staff were held to make staff familiar with the design and material aspects of noise barriers.

The design automation section expanded the CAD (drafting) pilot project by the addition of a second workstation on each of the existing systems in Central Region surveys and plans and planning and design. A new signal workstation system was also installed in the highway design office for continued development of contract drawing applications. Design automation staff provided 40 person-days of regional training courses and the preparation of a new easy reference manual entitled "SYS 050 RECONSTRUCTION APPLICATIONS GUIDE".

The drainage and hydrology staff completed chapter I (hydraulic design of bridges) of the drainage manual and revisions to the hydraulics section of the third edition of the Ontario Highway Bridge Code. A report on future MTO storm water management practice was prepared and recommendations for specific storm water design models were completed. Two interministry guidelines — erosion and sediment control for urban sites and urban drainage design — were issued to MTO offices. Directive B-217 (private piped drains on the highway right-of-way) and B-63 (Drainage Act - MTO Policy and Procedures) were issued. Work continued on implementing two new design programs (culvert selection and bridge backwater).

Highway standards staff continued the management and maintenance function of the Ontario provincial standards system by co-ordinating the work of nine specialty committees, resulting in three issues each of revised and new standard drawings and revised and new standard specifications. The "Information Booklet" for 1988, outlining the Ontario provincial standards organizational structure was also issued.

Design applications personnel prepared new and revised contents for the manual of geometric design standards for Ontario highways and contract design, estimating and documentation manual; maintained the tender analysis and payment system item master file; provided expertise in policy application in geometric design and contract preparation; implemented Ontario provincial standards in ministry contracts; and lectured at municipal road design and ministry planning and design technical courses.

Design evaluation and pavement demonstration projects incorporating hot-in-place recycling technology and heavy-duty concrete paving stones were completed and are being monitored by the section. Technical expertise was provided to successfully underseal concrete pavement slabs on a Highway 401 contract. Pavement roughness survey of 10,500 km (half of the provincial highway network) was updated as part of the ministry's pavement management system.

Design evaluation staff reviewed approximately 160 design projects valued at 230 million dollars in their initial stages. Also, a number of field investigations were carried out after construction to see if any improvements can be made to future designs.

Engineering and Construction

Research and Development Branch

Strategic Research Programs at the national level are now well underway in both Canada and the United States to mitigate future deterioration of highway infrastructures and remedy present deficiencies.

An important role of the R&D branch staff is to contribute expertise in this area and co-ordinate the application of the findings to improve highways in Ontario.

In addition, investigations and research studies are carried out by an optimum combination of in-house work and projects at universities or consultants to address current and long term problems in the design, construction and maintenance particular to Ontario's highways.

Pavement and Roadway Office

Framework for the ministry's pavement management system was completed by development of an optimization methodology, enabling a rational allocation of funds for pavement preservation to be made between competing sections of highways in different locations.

Work continued on the Highway 7. New experimental test sites which were now used to quantify the damaging effect of trucks on various pavement structures. In particular, the effect of tire width of heavy vehicles was studied. The site was again monitored for structural strength by falling weight deflectometer (FWD), under difficult seasonal conditions. Data processing programs are being developed and tested on the collected (FWD) information.

Field trials with four different polymer asphalt cements were completed on Hwy. 401 near Port Hope. Polymer additions promised to reduce plastic flow and rutting resulting from increased contact pressure by radial truck tires. The test sections of routing and sealing cracks in bituminous pavements were also monitored for a second winter and sealants were found to perform reasonably well.

The portable universal roughness device (PURD) was modified to measure roughness across railway crossings.

Materials Research Office

Much of the staff work in this area was related to the effects of salt on the highway environment. Activity included the rehabilitation of bridge decks and substructure components, the detection of deterioration in bridges, mitigating the effects of salt on vegetation and an assessment of alternatives to rock salt. Personnel also worked on snow drifting control, bridge bearings, pavement markings and bituminous concretes.

Studies of the corrosion protection of bridges resulted in refinement of the methods used to rehabilitate deteriorated structures, especially through the application of cathodic protection. A grout mixture which will provide better protection to prestressing tendons was also developed. Refinements were made in the application of radar and thermography (the ministry's DART system) for detecting deterioration in bridge decks. Steps were taken to make the DART technology available to the private sector.

In the area of winter maintenance, the prime activity was the continuation of the full-scale demonstration project begun in the winter of 1986/87: the effectiveness of calcium magnesium acetate (CMA) as an alternative deicing chemical.

The project, carried out in co-operation with maintenance staff, was undertaken on the QEW near Grimsby. Others included an examination of protectants to mitigate damage from salt on both conifers and deciduous trees and the development of design criteria for snow drifting control measures.

Structures Research Office

Because testing of existing highway bridges is important to ensuring their safety, a total of 16 tests were undertaken in 1987, mostly to evaluate the load carrying capacities of structurally suspect bridges. Work on updating and checking the current vehicle weight regulations and their impact on bridge design and evaluation was also undertaken.

Traffic and Decision Systems

Staff continued to apply new technologies and techniques aimed at improving the mobility, safety and efficiency of the highway system.

The results of a benefit/cost study of the ministry's road/weather information system (RWIS) using winter maintenance data from this past winter will be available in the near future.

The results of a recently completed study on the relationship of private entrances to highway safety will be useful for developing improved policies on access control.

Highway Innovations and Strategic Research

During 1987-88 staff was involved in an economic impacts research program related to pavement management and maintenance; an innovative highway initiative aimed at speeding up the acceptance of new products; and the demonstration of a technology information exchange service.

The addition of a human factors specialist enabled a number of highway related projects to be undertaken. Personnel were also responsible for the co-ordination of Ontario's input into U.S./Canadian strategic highways research program.

Engineering and Construction

Transportation Capital Branch

Contract Management Office

Staff was responsible for the development and implementation of new policies, procedures and systems related to contract management, quality assurance, manpower management and staff training required for MTO construction activities.

The major thrust for these policy matters included:

- development of a total quality assurance system for structure coatings contracts;
- providing training to the regions in structure coating inspection;
- participation in the continuing development of end-result specifications for ministry use, and in the development of Ontario provincial standards;
- monitoring regional staffing activities;
- monitoring contract administration and payment procedures;
- contract document review process; and,
- development of a prototype contract documentation system for use by contract field staff, the training of field technicians and the acquisition of computer hardware for Phase I of the automation project.

Staff were responsible for the preparation of final tendering documents and the advertising and execution of 212 contracts, and providing the official interpretation and clarification of all inquiries during the bidding stage.

Verification of quantities supporting final ministry payments to contractors by the regions was carried out on 116 capital, 95 maintenance and 43 subsidy contracts.

Verification of plan quantities calculated by the regions was carried out on 99 capital contracts.

Property Office

Personnel developed, maintained and monitored policies and procedures related to the acquisition, sale and leasing of real property.

They were also responsible for (a) the review and approval of appraisals of high value properties; (b) approval of appointments of private appraisers and consultants related to property transactions and (c) co-ordination, negotiation and settlement of arbitration cases which proceeded to the Ontario Municipal Board (OMB) and other levels of court.

Staff in the property sections in the five regional offices negotiated 401 amicable property settlements. Sixty-three properties were expropriated to obtain title for the land required to permit contracts to proceed.

A total of $6,933,806 was spent on acquisitions for highway projects. This included $86,606 paid to municipalities for property required for urban expressways.

Revenue from the sale of property was $4,110,299 and $806,321 was received from leasing.

Appraisal staff was responsible for the review and monitoring of MTO property appraisals carried out by regional staff and fee appraisers (in private practice).

One hundred and eleven regional submissions were reviewed. Six appraisals were completed for the arbitration cases. Ten field reviews of regional appraisal work were undertaken including nine which were completed on first-time fee appraisers and appraisals for other ministry programs.

Policy reviews of regional operations were carried out in two regions. These were intended to monitor the application of policies and procedures as well as provide technical advice when requested by regional staff. Personnel were also responsible for the resolution of all outstanding claims which proceeded to the Ontario Municipal Board for arbitration.

Estimating And Engineering Claims Office

This office operated with a personnel level of 32 employees and consisted of two distinct sections:

Estimating Section

Staff prepared official cost estimates on 485 ministry and municipal contracts having a tender value of $331,726,187.90. Recommendations for award were made to senior officials on 470 contracts and non-award in 15 cases.

Increased regional office liaison was highlighted with the introduction of a micro-computer based cost per km and average item prices data retrieval system. In addition, project cost comparisons and analysis to assure cost effective highway designs and contract negotiations were provided.

Engineering Claims Section

Staff acknowledged and analysed all major engineering claims submitted by contractors against capital and maintenance contracts and prepared settlement recommendations for the deputy minister's approval.

Upon request, advice was provided to regional directors for claims falling within regional authority and monitored the principles of the claims resolved by the regions. They supplied engineering claims expertise to all areas of the ministry as well as municipalities, consultants and contractors on request.

Engineering and Construction

Transportation Capital Branch

The transportation capital branch was established to be responsible for the effective management of all transportation capital investment resources in addition to providing highway planning, priority setting and programming services for the provincial highways program. The branch is also responsible for scheduling and expenditure control for capital construction and ancillary highways investments. The unit has two functional units: highway program planning and highway program administration offices.

Highway Program Planning Office

Staff provided support for the program chairman of the provincial highways program in meeting the ongoing requirements of the ministry's strategic planning process and providing secretarial support for the provincial highways program committee. In addition, they developed innovative enhancements to the strategic management process such as special committee meetings and products.

One major project completed in 1987 was a public perception survey of the driving public to determine their attitude toward the provincial highway system. The results showed they made extensive use of the system (95 per cent were users) and 94 per cent were very satisfied or somewhat satisfied with the present system. The survey also highlighted the fact that approximately half of all trips made on highways were for recreational and leisure purposes. Safety on the highway system was identified as a major concern, however, nine out of ten users indicated they felt safe when travelling on provincial highways.

The office manager served as conference chairman for the Second North American Conference on Managing Pavements, held in Toronto the first week of November, 1987. Staff provided support in this highly regarded conference that attracted delegates from over 30 countries throughout the world and demonstrated (MTO) leadership in this area.

The highway inventory group initiated automated improvements to the operation of the highway inventory management system. The new version enhanced capabilities for the analysis of road-related and system condition data and the identification of improvements and associated costs; it also provides a more rational approach to the data input by field staff.

The highway system analysis group continued to analyse highway capacity requirements and congestion problems on the provincial highway system; assessed future expansion and access road requirements; advised senior management of future highway expansion needs and timing; and investigated various jurisdictional issues relating to highway transfers and assumptions.

In addition, a study of the costs and timing to four-lane the Trans-Canada, Highway 17 was completed for the minister's office. The results will provide valuable input into a national highway policy study being undertaken by the Roads and Transportation Association of Canada (RTAC).

Highway Program Administration Office

Staff continued to provide administrative services for the provincial highways program. The multi-year highways capital plan was developed, covering the period 1988-1992, for over 5,000 individual highway improvement projects. The fiscal-year highways capital plan for 1987-1988 was implemented with over 170 highway contracts being tendered and awarded.

In 1987-1988 office personnel administered $661 million for construction, project designs and program administration. Such funds were provided by both the Ministries of Transportation, and Northern Development and Mines.

Highway construction work programmed and completed in southern Ontario (south of the French River), funded by MTO incurred $251 million in expenditures in 1987-1988. There were 281 km of highways and 85 bridges rehabilitated, along with 42 km of highways and 20 bridges with lanes added or newly constructed.

Highway capital works programmed and completed in northern Ontario, funded by MND&M expended $85 million. The accomplishments included 364 km of highways and 12 bridges rehabilitated as well as expansion on 22 km of highways and nine new bridges.

Significant accomplishments were made within the office to increase automation of all functional processes. Data bases on past and current construction projects were improved to facilitate more efficient programming and easier access by others. As well, improved processes were developed for multi-year programming and fiscal year expenditure control.

Traffic Management and Engineering Office

Freeway Traffic Management System

Implementation of Freeway Traffic Management Systems (FTMS) in the Toronto, Hamilton-Burlington and Ottawa areas progressed throughout the year with ongoing construction activity in the Toronto area; the tendering of an extension to the Burlington system; the completion of planning work in the Ottawa area and modernization of the QEW-Mississauga system.

The Burlington system is now entering its second year of operation with improvements being made in operational procedures and equipment reliability. A preliminary evaluation of the system's performance showed a significant decrease in accidents and increase in through volumes. A five-km system extension from south of the Skyway to Highway 20 has been designed and tendered for construction.

The initial system on Highway 401 between Martingrove Rd. and Yonge St. is presently scheduled for operation in the spring of 1990.

Metro Toronto completed a provincially subsidized feasibility study for a freeway traffic management system in the Gardiner Expressway/Lakeshore Blvd. corridor.

The growing body of FTMS knowledge and experience being gathered by MTO is being shared with engineering consultants, contractors and suppliers in the Canadian private sector. In the past year major new systems were proposed in the United States, China and Singapore. Canadian companies are in a good position to pursue these export opportunities, and in some cases, have done so successfully.

Electrical Engineering Section

Due to the rapidly changing electronic industry, this unit has undertaken the task of redesigning major components of the existing traffic signal control equipment.

Electronic unit staff successfully completed the design of the Highway 401 FTMS software to be used in some 140 controller locations during the first phase. This software is presently undergoing rigorous acceptance testing with final delivery scheduled for June 1988.

Staff developed high mast lighting systems approved by the ministry in 1984 for use in some applications of full illumination freeways. Further studies led to its use for partial illumination on both freeways and other King's highways. Installations have been made in the Ottawa area on the Ottawa Queensway and the Toronto area on Highways 401, 403 and 407.

The unit commenced publication of a quarterly newsletter to provide information regarding ministry electrical policy changes or development.

Phase I of the electrical management system (EMS) was completed with the installation of computer hardware and software in the Burlington and Toronto districts. The EMS provided a management tool and historic inventory of traffic signal control equipment.

Staff organized an electrical inspection course for the training of regional construction and district electrical staff on the methods of electrical inspection on roadway construction projects.

Traffic Development and Analysis Section

The organization of this section was extensively revamped this year. Staffing levels are expected to be completed next year.

Policy review work initiated previously continued this year, including an assessment of passing opportunities on the Trans-Canada Highway; evaluation of traffic barriers; reviews of the ministry's highway traffic data needs, roadside delineators and raised pavement markers, and the truck rollover accidents.

Technical work regarding the development of standards to improve uniformity in the use of pedestrian crossovers was completed.

A feasibility study regarding a standard communication protocol for municipal computerized traffic control systems (CTCS) was completed. CTCS projects are undertaken within the traffic operations program area.

Distributed data processing and computer-aided drafting within the office was initiated and development continued on the integrated traffic system for municipal use.

Traffic Signing Section

Section staff introduced the promotional information tab signing policy in keeping with the government's promise to aid in maintaining a high profile for Ontario's tourism industry by increasing its visibility.

The signing allowed municipalities on provincial highways to use a message, slogan or logo pertinent to their area such as a unique cultural attraction, historical or economic activity or a tourist attraction unique to the municipality.

The new traffic control manual for roadway work operations was issued for use by all those working on roadways. Ministry staff affected by the new procedures included: surveys, maintenance, inspections, construction and emergency patrol staff.

The field edition is a pocket sized manual in a user friendly format which is both durable and capable of being updated.

Highway Operations and Maintenance

Maintenance Branch

Maintenance Planning Office

In pursuit of the office's role in linking the strategic management of the maintenance sub-program with its operational management, the following initiatives were addressed:

. formalizing an approach to preservation management (in co-operation with the transportation capital branch); and,

. developing a "key business measures" approach to monitoring the effectiveness of program delivery.

In accordance with the office's role in controlling the maintenance budget, the following initiative was commenced:

- employing personal computers for enhancing analysis, allocation and marketing activities.

In pursuit of improving the management of maintenance operations, the following projects were commenced:

- transferring the 17-year-old maintenance management information system from the mainframe computer to a modern relational data base system on an office mini-computer;

- formalizing a monitoring framework across the operations organization; and,

. reassessing the four-year-old privatization policy in maintenance.

Maintenance Operations Office

During the past year, staff in the landscape planning/operations, special maintenance services and maintenance operations analysis continued to take an active role and participation on various committees to emphasize maintenance concerns and priorities relative to design and application of specifications, evaluation of new products and techniques.

Seminars were conducted for maintenance supervisors, landscape supervisors and some paint supervisors. Staff also participated in winter maintenance training courses in several districts and conducted courses in roadside vegetation maintenance and pesticide licensing.

Staff continued to provide expert landscape development design input to the Capital Construction Program by active involvement in 120 work projects in the three southern regions. Landscape planting schemes for 24 highway projects were prepared for spring of 1988 implementation.

Involvement in the Loyalist Parkway Master Planning process continued through the review process of the master plan. Implementation of a number of parkway initiatives was, including the aesthetic treatment of bridges, retrofit landscape development and preliminary site work toward roadside rest areas.

Staff co-ordinated the upgrading of roadside rest area facilities in Northern Ontario as part of the NOTICE (Northern Ontario Travel Information Centre Enhancement) program. In addition, they co-ordinated the planning and design of a major rest/picnic/information site on Highway 401 as a western gateway entrance to Metro Toronto.

A research project was initiated in cooperation with R&D to determine the technical feasibility of establishing wildflower areas within the highway right-of-way and its resulting impact, if any, on MTO maintenance operations.

An off-road sprayer mounted on a track vehicle was designed and constructed using state of the art technology.

Evaluation of a new spray drift control additive with special rotating nozzles produced positive results in a more cost effective operation. Consequently half of the ministry's spray fleet is being converted, utilizing this technology.

To control erosion, the first phase of a study was undertaken to determine the optimum application rates of three different hydraulic mulches which will produce turf cover equivalent to straw. The second phase will then determine if tackifiers are required and at what rate to provide erosion control comparable to straw.

The long-term testing program of durable pavement marking materials continued with the monitoring of two sites on Highway 401 in Toronto.

In addition to durable marking materials, the durability of traffic paints was addressed with the phase-in of higher quality paints. They will be introduced in several districts during 1988.

Staff continued a comprehensive review of the ministry's maintenance quality standards and operating instructions. Focus was on the areas of surface and shoulder, road patrol and winter operations control. In addition, it will ensure that our methods are realistic in today's climate and reflect the latest technology advancements.

Testing of a new road de-icer (CMA) was continued on 2.5 km test section in the Burlington district on the QEW between Grimsby and Beamsville. A co-operative study was underway with the Ministries of the Environment and Agriculture and Food to measure CMA's impact on groundwater and vegetation.

The pilot of the ministry's road weather information system was expanded to six districts and three municipalities. It provided current and forecast weather and information on winter road maintenance activities and road conditions to allow maintenance forces to be more effective before and during storm conditions.

Equipment Engineering Office

This office consists of three sections: new equipment, fleet management and records and administration and the government garage at Queen's Park.

During 1987/88, staff supplied equipment to MTO users; maintained and monitored a computerized fleet management system to ensure control in fleet operations; and, provided technical advice, training courses, design and development assistance and other miscellaneous services to clients throughout the ministry. The government garage provided a range of services to clients in the Queen's Park area.

New Equipment Section

Staff spent $8.9 million for new mobile equipment, i.e., cars, vans, trucks, graders, loaders, tractors, mowers, trailers and miscellaneous equipment.

As well, they constructed three large road-painting machines (zone stripers) and a small road-painting machine (cross hatcher). A machine to wash the walls and ceiling of the tunnels under the Welland Canal (tunnel washer), and a new weed spraying machine (weed sprayer) were designed. Construction was well advanced on both.

A salt and sand spreader was fitted with a new design conveyor system to more accurately control distribution of sand and/or salt. Testing will be undertaken during the 1988/89 winter.

Old equipment was redistributed, scrapped or sold by auction.

Fleet Management Section

Section personnel was restructured and restaffed during the year with the head office equipment garage now reporting to the head of the fleet management section. MTO's equipment manual, which documents the policies and procedures for equipment management, was totally restructured.

Staff continued to monitor actions affecting the ministry's equipment fleet and provided advice to resolve a range of equipment repair and maintenance problems. During the year the first issue of "Nuts & Bolts" was issued. This is an informal publication on current equipment issues.

Safe driving by MTO's equipment operators was supported by successful completion of the annual Safe Driving Roadeo. Hugh Britton of Port Hope district won the final contest at Downsview. Approval was received to expand the Safe Driving Awards program to include people who regularly drive heavy vehicles.

Technical training of the ministry's trades and related staff continued — two, three-day seminars given to district equipment supervisors and shop foremen.

Hardware and software was purchased to automate the system for tracking replaced and added equipment. The system will be running parallel with the existing manual tracking system for a testing period in 1988.

A joint study with Central Region was initiated to implement the municipal fleet management information system (MFMIS) in the Toronto district garage. It is part of an investigation of alternatives to upgrade the existing equipment management information system (EMIS).

Section staff also supplied and maintained a fleet of 160 vehicles and other miscellaneous equipment for head office, MTO and Central Region use. New equipment was inspected, prepared, and road tested prior to distributing it to ministry users.

Records and Administration Section

Administrative support, including budget control, verification of invoices, authorizations for payment and personnel administration by section staff.

Government Garage Queen's Park

It continued to provide a chauffeur and courier service for clients at Queen's Park, Cabinet Office and to and from downtown Toronto and Downsview. They also supplied fuel and mechanical maintenance services to Queen's Park clients.

Action initiated during 1986 to improve the garage's physical facilities was completed.

Transportation Corridor Management Office

This office was formed in July by amalgamating the corridor control section and the signs and building permit section.

With both sections related to the development industry, there was a sharp increase in application and permit review activities. Some 7,700 land development files were reviewed directly. The overall number of permits issued in all districts for building and land use, entrances, encroachments and signs, were up a record value of $1,056,480,122. A total of $955,681.27 in permit fees were collected for the 1987 calendar year.

In addition, a great number of administrative and organizational details associated with the amalgamation and internal reorganization were resolved.

Major activities included:

- policies were issued to field personnel dealing with new forms of advertising, such as pennants and banners, cold air balloons, etc.,
- a pilot project for a totally computerized permit system was introduced and is being refined, and,
- the completion of a consultant's assignment on the relationship of private entrances to highway efficiency.

Safety Co-ordination and Development Office

Office staff undertook a number of policy development, research, promotional and educational initiatives aimed at influencing the behaviour and attitudes of road users and encouraging and regulating the use of safe vehicle equipment.

A major policy initiative was the implementation of a pilot project for a group approach to driver counselling. As well, the concept of a staggered treatment program for problem drivers was developed.

Other policy development projects included reviews in the following areas: the Off-Road Vehicles Act, the Highway Traffic Act as it applies to school bus operators, transportation issues affecting older drivers and the impact of proposed changes in the insurance industry to highway safety.

An amendment to the Highway Traffic Act for some exemptions to the seatbelt laws for ambulance personnel and firefighters was put in place during the year.

As well, the revised Motor Vehicle Accident Report was implemented province wide. This enhancement to the Accident Data System will provide improved quality in data collected and the speed with which it becomes available for analysis.

A research and evaluation section was formed to enable staff to play a greater role in evaluating road user behaviour through the monitoring and analysis of selected indicators and research into fundamental issues.

Research initiatives included a review to gain a better understanding of the extent of — and reasons for — driving while under suspension; the development of a mathematical model for the prediction of accidents and risk; a survey on the incidence of passing stopped school buses; and, the design of a methodology which will be the basis for conducting a series of surveys on highway safety information needs.

There was also considerable focus on promotional and educational initiatives during the year. The Driver's Handbook underwent major revisions to eliminate redundant material and incorporate new material of importance for the learning driver. Brochures on the safe use of farm vehicles, trailers and daytime running lights were published and distributed. A Bicyclist's Handbook and series of radio commercials on safe cycling aimed at adult and teen cyclists were produced. To address poor driver attitude, a radio campaign emphasizing driver courtesy was aired across the province last March. Finally, a new emphasis was placed on educating the public on the danger of carrying children on laps through a poster with the message "Cuddling Can Kill."

Staff also continued to keep in touch with enforcement personnel, other government departments, the research community and interest groups through speaking engagements and attendance at various seminars and conferences. Other ongoing activities included addressing recommendations put forth by Coroner's juries, publishing the 1986 Ontario Road Safety Annual Report, and providing support to the co-ordinator of Highway Safety for Ontario.

Bus Transportation Office

During the fiscal year 1987-88, personnel pursued numerous initiatives and reacted to a variety of issues of relevance to its primary client groups: the intercity and school bus industries and the travelling public.

Activities and accomplishments of significant importance included the following:

. development of Ontario Regulation 370/87, filed June 22, 1987, amending Ontario Regulation 167/81 of the HTA, allowing operation of lift-equipped highway coaches in Ontario;

. development of Ontario Regulation 652/87, filed December 2, 1987, revoking Ontario Regulation 888's prohibition on the display of exterior advertising signs or devices on public vehicles;

. continued participation in the deliberations of the interministerial committee pursuing reductions in municipal monopoly powers over provision of local charter and tour bus services;

. a broad-based review of the issues and policies concerning intercity linerun and charter services, school services and municipal services;

. continued promotion of the intercity busing perspective as input to the various initiatives;

. concerning enhanced mobility for disabled persons;

. further development of a computer technology based system for monitoring the operational, financial and service performance of the intercity bus industry; and

. evaluation of bus carrier impacts stemming from implementation of the Commercial Vehicle Operators Registration (CVOR) system and the National Safety Code — particularly the NSC's driver "Hours of Service" regulation.

Community Highway Safety Office

CHSO staff supported promotion of highway safety activities at the local level. The four-member office has established a role as clearing-house for information and as central contact point for a network of groups interested in promoting safer attitudes and practices through local actions. They published the community safety newsletter CHSO Bulletin; established a micro-computer data base of local interests to serve the community highway safety network; organized two provincial conferences for community safety groups; published four safety information pamphlets; and channelled financial assistance to help start new projects in two communities through a small funding program for community safety promotion initiatives.

Truck Transportation Office

Trucking regulatory reform was the focus of much of the office personnel's attention throughout the year. Bill 150, the Truck Transportation Act, which was developed to replace the existing Public Commercial Vehicles Act, reached the committee stage prior to the fall election. It was reintroduced in the legislature as Bill 88 in December 1987.

In conjunction with this reform, regulations were developed to meet commitments on the implementation of the National Safety Code (NSC). The safety standards associated with the NSC will be implemented in all Canadian jurisdictions. This initiative is recognized as a positive step towards increased highway safety.

An annual report on the Ontario For-Hire Trucking industry was introduced. The report was a six-year perspective extracted from Statistics Canada survey data providing useful statistics on the state of the for-hire industry in Ontario.

Office staff continued to represent MTO on numerous interprovincial and international committees with the aim of promoting and facilitating greater compatibility with other jurisdictions in a number of areas. One of the important forums to achieve this objective was the Canadian Conference of Motor Transport Administrators.

A joint government/private sector study into uniform commercial vehicle weights and dimensions regulations was completed. Staff co-ordinated a public consultation process, enabling public and industry representatives to comment on the proposals emanating from the study. The process culminated in a formal report to the Minister and his endorsement of a memorandum of understanding between all provincial transport ministers to standardize commercial vehicle weights and dimensions regulations.

Safety and Regulation

Transportation Regulation Operations Division

The following offices reported directly to the executive director:

PROGRAM PLANNING AND EVALUATION OFFICE

Personnel provided guidance and support for the management of financial and human resources within the safety and regulation program.

More specifically, financial staff carried out program budget preparation and monitoring of expenditures and revenue collection; management of reporting system development and communicating with other ministry programs and government agencies.

Human resources staff provided assistance in daily staffing concerns, established program staffing policies and procedures, developed and maintained the long range plan and acted as liaison with other ministry programs and government central agencies.

NETWORK SUPPORT OFFICE

The regulation on-line network expanded its quantitative and qualitative services to users throughout the province. As a result of improved performance of service vendors, system performance and availability for the past year reached the level comparable with the best in the country.

As an interim measure, new, more capable computers with improved ergonomic designs were introduced in the network.

The total computer equipment replacement program has started by the completion of the consultant's report on technology status and replacement issues.

Staff capabilities were enhanced by the comprehensive reorganization and process automation efforts.

SYSTEMS IMPROVEMENT OFFICE

Staff provided the transportation regulation program with services supporting the development and maintenance of manual and automated systems related to licence and control drivers, vehicles and carriers. Major efforts centred on development of the carrier system, the single application for vehicle registration system, extension of methods time measurement standards and improvements to the vehicle and driver systems.

Licensing and Control Branch

Driver Improvement Office

This office completed a reorganization in 1987.

Effective February of 1987 the driver control and medical review sections were combined and renamed driver review and control section. A new section, namely document control, was also established.

Cross-training of staff was undertaken to broaden expertise and enhance public service.

A number of significant initiatives were undertaken, including:

- development of national medical standards for motor vehicle operators;
- preparation of a draft agreement between Quebec and Ontario for the exchange of information on non-resident violators;
- participating in the development of a group interview process to be used in the treatment of drivers with unfavourable driving records; and,
- initiation of a driver improvement outreach program, speaking to professional association, interest groups and regional offices.

Driver and Vehicle Audit Office

During 1987-88, on behalf of MTO (licensing and control branch) and MR (Retail Sales Tax Branch) staff conducted audits of MTO and private issuers. These audits provided reasonable assurance that:

- the accuracy of financial and regulatory data was complete, accurate and timely;
- systems met design objectives relating to security and systems integrity; and,
- compliance with policies, procedures and legislation was evident.

In addition, they acted as the interface between head office, regions and internal audit in instances where robbery/theft/fraud occurred.

Operational Policy Office

Operational policy staff was responsible for development and implementation of operational policy for MTO's driver and vehicle licensing and control activities.

Their mandate included policy development, training related to new programs, policy and procedures documentation and program evaluation at the operational level.

Major accomplishments over the past year included:

Perennial Diplomatic Plates: The annual plates for diplomatic and consular personnel, which had to be changed each year, were replaced with perennial plates requiring annual validation, making it more convenient for diplomatic and consular personnel.

Air Brake Endorsement: This program required all drivers of air brake equipped vehicles to qualify for an air brake endorsement. It was implemented in support of improved highway safety and the National Safety Code. By May of 1989, all drivers of these vehicles must have the endorsement on their licence.

Motor Vehicle Accident Report Form and Manual: Staff, in support of changes to the motor vehicle accident report form that took place in January 1988, developed and distributed over 25,000 manuals to all police officers and municipalities within the province.

Staggered Renewal for Commercial Vehicles: Unit staff developed and assisted in the implementation of a shift from a fixed quarterly renewal of validation for commercial vehicles to a flexible renewal system to better accommodate the needs and cycle of business.

Defaulted Parking Fines, Registration Denial System: In the fall of 1987 this new system was implemented. It disallows renewal of vehicle plates owned by anyone who has - failed to pay a parking fine associated with that plate - until the fine is paid.

Disabled System Permit: Personnel made significant progress in the development of a program for the issuance of a single uniform device in place of the variety of devices currently in use, for the identification of vehicles eligible for parking in designated spaces. Implementation is dependent on the passage of legislation later this year; and,

Interprovincial Record Exchange: Staff developed operational policies for a system for the exchange of driver and vehicle records among provinces. This will provide better control over the exchange of out-of-province driver licences and vehicle permits. The system will be implemented on a staged basis during 1988.

Licensing Administration Office

Staff responsibility in this office was to provide assistance and information to the public and government agencies at all levels respecting all matters involving driver and vehicle licensing.

A major accomplishment was the full implementation of a computer tape-to-tape interface with members of the insurance industry for the provision of driving record abstracts.

Eighteen companies opted into the new system and obtained 750,000 abstracts on a twice-a-week basis, replacing the former service level of six to eight weeks.

Safety and Regulation

Licensing and Control Branch

Production Operations Office

Production operations personnel continued to ensure the effective operation of the branch's Kingston-based offices, providing direction to the field support and licensing operations and support services offices. They continued to provide centralized training, production control and administrative services.

Financial control staff projected and accounted for some $571.2 million worth of consolidated revenue received through driver and vehicle production related activities.

Two financial related systems were implemented in the last year, including automated refunds and the DFCC denial program.

Field Support Office

Staff continued to audit and monitor the performance of 325 driver and vehicle licence issuing offices and 71 driver exam centres.

Throughout the year they performed 21,764 audits, and handled 156,606 hotline enquiries.

The unit also provided resident advisors on the following committees/task forces and assignments formulated to enhance program objectives:

. SAVR (single application vehicle registration);

. IPRE(interprovincial record exchange);

. range checking sequential issuing; and,

. monitoring and control subsystem.

They also assisted in:

. completion of the vehicle registration manual;

. compilation of the vehicle policy manual;

. providing technical/procedural assistance on default fines and liaison with the Ministry of the Attorney General;

. providing user test co-ordinators/testers on new vehicle releases; and,

. ministry marketing initiatives — plain language, customer service and telephone communication.

Licensing Operations Office

Staff revised the motor vehicle accident report and introduced it in an effort to comply with requests from police forces to initiate a more effective method for collision reporting.

The processing of convictions on to the carrier data base was initiated to accommodate commercial vehicle operator record maintenance.

The automation of refunds for passenger vehicles was launched, reducing the turnaround time from ten weeks to less than four weeks.

The processing of NSF denials against renewals was introduced for cases where the driver or registrant defaulted in the payment of a previous transaction due to dishonoured cheques.

Orders were filled for 40,000 sets of own choice plates.

Support Services Office

Developments in the support services office were instrumental in the dispersal of resources utilized in the effort to staff the driver and vehicle audit and reorganization of the operational policy offices.

Licensing and Control Branch

This branch, consisting of 519 staff, located in Kingston and Downsview is responsible for the licensing of 5,978,105 drivers and 6,873,113 vehicles that generate revenue of $517,800,000.

Compliance Branch

Carrier Control Office

Special investigations personnel, working in concert with regional enforcement staff, executed 12 search warrants issued under both the Criminal Code of Canada and Provincial Offences Act (POA) at 10 locations throughout Ontario, regarding seven unlicensed or improperly licensed highway carrier operators. In addition, search warrants were executed at the premises of 25 shippers using 44 POA warrants, resulting in 514 convictions against shippers for overloading.

Control and sanctions personnel were responsible for monitoring the performance of the truck and bus industry. Over 35,000 carrier profiles were registered on a new automated carrier data base system. Last year 424 warning letters were sent to commercial vehicle operators and 102 compliance interviews conducted. In addition, staff was responsible for directing the sanctioning proceedings and show cause hearings before the Registrar of Motor Vehicles or the Ontario Highway Transport Board.

Enforcement liaison section personnel were responsible for co-ordinating the development and implementation of the National Safety Code (NSC). In preparation for enabling legislation, staff members supported the development of carrier and driver profiles and a system for monitoring commercial carrier compliance performance nationally.

They also contributed to the development of the provincial hours of service standards and the operational processes required to enforce both the federal and provincial hours of service regulations. In addition, personnel initiated the development of the facility audit procedural manual.

Carrier Licensing Office

With the January 1, 1988 passage of the new Motor Vehicle Transport Act, 1987, (MVTA) office staff began administering the revised safety test to establish a safety rating and subsequent fitness determination on applicants for extra-provincial operating licences.

Conversion of existing public commercial vehicle operating licences to new standardized terminology continued and new draft licences mailed to licencees for their approval or comment. Approximately 50 per cent were returned as accepted and recorded for transfer to the Ontario Highway Transport Board for final review and issuance.

There were 4,631 board certificates representing public commercial and public vehicle operating licences reviewed. Also processed were 4,056 rewritten operating licences and 981 applications have been received under the MVTA, 1987. Some 26,000 public commercial vehicle licences and 4,397 public vehicle licences were issued. Revenue amounted to $373,917.55.

Staff also became responsible for the issuance of "Hours of Service Permits" effective Jan. 1, 1988.

Finance and Administration

Supply and Services Branch

Fleet Administration Office

This office was established late in 1986, pursuant to Management Board's delegation to the ministry of responsibility for the development and administration of motor vehicle policy for the Ontario Government and to realize a five per cent reduction in fleet costs.

The office is composed of a small group of specialists who co-ordinate an interministerial committee structure providing three levels of input to the policy development and decision-making process. All ministries with fleets of vehicles are represented on at least one of these committees.

In the first full year of operation such initiatives have resulted in approximately $2 million in savings and the identification of savings to be realized in future years. All ministries have developed programs to reduce fleet costs and improve the management of these assets.

Agreement was reached between all ministries in defining the data elements and procedures for the establishment of inventory and operational data bases for the government motor vehicle fleet. These data bases are currently under development.

A new Motor Vehicle Directive was approved by Cabinet and issued, replacing chapter 40-3 of the Manual of Administration. A guideline to accompany the directive was drafted and circulated to all ministries.

The first two issues of a newsletter, Fleet Management, were published. It will become a quarterly publication for the information of all government fleet managers.

Administrative Services Office

This group consists of three principal sections: information management, office services and graphic services.

Office Services Section

Unit staff were responsible for the arrangement of office layouts and design services for 68 separate projects within the Downsview complex. Major projects included supply and services branch, Highway Operations and Maintenance Division, Highway Engineering Division and the ongoing Transportation Regulations Operations Division in the East Building (56 different moves).

Personnel were also involved in the accommodation design of the new tower which will house Central Region and three head office groups.

Material control staff were responsible for the delivery of supplies, furniture and equipment. Over 2,800 individual shipments were received with almost 42,500 pieces processed. In addition, 6,200 MGS stationery orders containing 19,000 pieces were delivered.

Equipment repair and testing staff continued the provision of services for modifying, fabricating, repairing and calibrating specialized precision instruments.

Telecommunications services unit people undertook several initiatives. A new mobile radio system was installed in Thunder Bay — the largest district system in the province. Expenditures for MTO in this project approached $1.2 million dollars.

Major expansion of the Downsview telephone (SL-1 Meridian Switching System) and enhancements to the voice messaging system were undertaken during the year at an approximate cost of $60,000.

The highway winter information service was upgraded with relay type facsimile systems at the London, Kingston, North Bay and Thunder Bay regional offices at an approximate cost of $25,000.

Staff continued to upgrade MTO's telephone systems throughout the province and completed five electronic key systems, three in Sault Ste. Marie and one each in London and Ottawa. One additional digital computer-based system was installed in Ottawa and a DMS central office based service installed in the Cochrane district office at an approximate cost of $200,000.

Information Management Section

Staff automated operations by using micro-computer technology for most ministry services. They also handled the challenges posed by Freedom of Information legislation, the bilingualism of signing and services, the change in ministry name and return to imperial measurement.

The forms administration unit initiated the calling card and forms management data bases, as well as automating forms design.

Central information registry installed data bases to automate the index for contracts and other stored information.

The library automated the cataloguing of over half of the ministry's document collection.

On-line information retrieval increased by 12 per cent and "Journal Contents" distribution was up 40 per cent as a result of a client survey.

Information analysis unit staff developed retention schedules and analysed information systems with a major study completed for the engineering materials office. A comprehensive schedule for the ministry's operations management system (OMS 290) was also completed.

Preliminary research for the ministry's information resource management (IRM) program was undertaken through courses, contacts and demonstrations. A bibliography data base and library was initiated for IRM articles with a second data base set up for contacts. Computer-assisted software engineering (CASE) tools were tested and evaluated and information engineering workbench planning workstation was purchased for data modelling.

Micro-record services processing continued and a special charge-back microfilm assignment was handled for the Metro Toronto Housing Authority.

Graphic Services Section

Staff completed 20,868 reproduction requests valued at $2,250,000. Services provided included offset printing (from news releases to engineering contracts), photographic reproduction (aerial photographs to engineering drawings), screen printing (internal signage to safety posters), whiteprinting and engineering photocopying (contract sheets to roll plans) and high speed photocopying.

In addition to arranging private sector reproduction services for ministry offices, staff handled the distribution/sale (to the public, ministry and other government offices) of over 22,000 copies of more than 400 different ministry reports, manuals and their amendments. Staff also processed the printing, sales and distribution of a variety of maps (from county maps to Ontario road maps) distributing 135,000.

Downsview postal unit personnel handled 3,500,000 pieces of mail and, as well as providing mailmobile services, were responsible for the Downsview facsimile teletype telex centre.

Service Centres and Food Services Office

The 23 highway service centre sites leased by the ministry to four oil companies generated $7.3 million in government revenue.

In June of 1987, Wendy's/Tim Horton's combination restaurants commenced operations at two Shell service stations located near Dutton and Trenton.

Two more Tim Horton's/Kentucky Fried Chicken combinations and one Wendy's Restaurant were operative at Shell centres near Tilbury, Morrisburg and Lancaster in early May 1988.

Approval was also given to Petro Canada's redevelopment plans for its two centres located near Cambridge. Included were plans for the complete refurbishment of the fuel service area and new McDonald's Restaurants. Construction commenced in early March with an anticipated completion of mid-June 1988. Negotiations relating to the redevelopment of the remaining three Petro Canada service centres continued.

New service centre advance warning signs were erected at all centres with bilingual signs installed at the centres near Morrisburg and Lancaster.

Reserved parking services for the physically disabled, reserved parking, washrooms, telephones, water fountains and restaurants were available at all service centres and 13 offered propane fuel.

Purchasing, Sales and Distribution Office

Tenders section staff maintained strict security over all head office contracts; 4,500 tenders were received and processed for 651 contracts while 1,157 contractors/suppliers attended public tender openings. In advertising, 397 insertions were placed in the print media.

They were responsible for the purchase of construction and maintenance materials and general ministry supplies totalling about $81 million.

Motorized vehicles and fuels personnel acted in the purchases of vehicles and fuels for all Ontario government ministries and agencies. Purchases totalled approximately $72 million.

The disposal of all used ministry equipment, surplus material and all government motor vehicles, via public auction or tender generated revenue of $6.3 million.

The moveable asset control system consists of approximately 39,125 items valued at approximately $147 million.

Finance and Administration

Human Resources Branch

Branch staff continued the process of reshaping its services and delivery machinery. With the addition of the employment equity office, it expanded to five functional offices reporting to the director. At the same time former corporate and regional services received a revised mandate and name, i.e. operational policy and analysis section. Two other additions were a human resources systems co-ordinator and a branch training and development co-ordinator.

The 1987-88 year saw the restructuring of the branch management team as several new managers joined and a number of others changed positions. These changes affected every office in the branch.

Branch personnel made significant progress in office automation with emphasis on streamlining the handling and processing of information and implemented Phase 1 of a local area network (LAN). They also participated in the government-wide CHRIS project and began pilot-testing a remote terminal employee information system.

A key initiative was the introduction of a new human resources trainee program similar in design to the ministry's administrative trainee program and the government's internship program. Six trainees were hired into a two-year training program with developmental assignments in head office and the regions.

Employment Equity Program

In 1987, the Ontario Government employment equity program mandate was expanded to improve the employment status of four additional designated groups including: persons with disabilities, visible minorities, francophones and native people, as well as the established program for women.

The name was also changed to employment equity and its reporting relationship was transferred to the human resources branch director.

However, primary focus remained with the goals established for women. Emphasis was placed on increasing the number of women in under-represented corporate occupational and applicable feeder groups. Among those were middle and senior management, engineering and surveying, investigations and highway operations and maintenance.

Staff provided technical assistance to managers and co-ordinated MTO's employment equity plan and activities.

Major accomplishments included:

. continued assistance to managers in developing accelerated career development assignments and programs for women;

. 18 developmental assignments initiated through the employment equity incentive fund;

. Management Board approval of submission re Downsview daycare centre and funding;

. annual conference for employment equity network representatives; and,

. career and work related counselling for women.

Human Resources Operations Office

Office staff provided consultative services and advice in areas such as classification, compensation, benefits and staffing. In addition, they were responsible for co-ordinating human resources systems and administrative services. Services were delivered through three sections: operational policy and analysis, human resources services and benefits and administration.

Operational Policy And Analysis Section

Last October the section's role and mandate statement was established. It contained four major components including operational policy formulation, operational analysis, classification standards improvement/development, and operational training.

Staff developed and delivered two major training initiatives: a ministry-focused classification and compensation workshop, and a seminar in interview skills related to MTO's staffing process.

Human Resources Services (Head Office)

Staff provided consultative services through a one-window generalist approach. The section was involved in 24 reorganizations impacting over 550 employees. There was a 34 per cent increase in the number of classifications while assistance to managers increased 25 per cent.

Benefits And Administration Section

Personnel provided an administrative service in employee benefits group insurance and pay administration on a ministry-wide basis. The individual employee's corporate files were decentralized to the five regional offices which are now responsible for their security and maintenance, with special attention being given to the new Freedom of Information and Protection of Individual Privacy Act. Section staff will continue to provide the security and maintenance for the approximately 3,000 head office files.

During the first year of the government's planning for people program and voluntary exit opportunity, over 400 employees left the ministry under the VEO. This generated an increased demand on the section for pension counselling and processing, as well as increased benefits counselling/advisory services for the many new employees hired to replace those who exited.

Planning And Development Office

Staff were concerned with: developing, implementing and managing human resources policies programs and processes; providing support and consulting expertise to human resources committees; developing staff development and technical training programs; carrying out human resources/succession planning and performance management.

Key accomplishments included: commencement of a ministry staff development and training study; issuance of a developmental assignments directive; delivery of a plateauing workshop; and co-ordination of executive development workshops in media relations.

Policy Project Development

Section personnel initiated, developed, implemented and evaluated ministry and government policies, projects and legislation having broad implications for managing human resources and workplace innovation. Staff were also responsible for co-ordinating branch strategic and operational planning.

Major achievements included:

. spearheading the branch automation project which will link personal computers across the branch through a local area network;

. developing and implementing ministry freedom of information policies and procedures, including the provision of province-wide training;

. completion of performance planning and review training for managers, training of bargaining unit group leaders and provision of consulting services; and,

. refining the branch communications strategy.

Human Resources Planning Section

Staff undertook several human resource planning initiatives in addition to their continuing role of providing consultative and administrative support to ministry human resource committees and to line managers.

Staff Development And Training Section

Personnel continued to consolidate and co-ordinate many of the ministry's diverse staff development and training activities. In addition to providing a wide variety of technical, management and development courses, delivery in such high priority areas as information technology training was significantly expanded.

Attention to human resource initiatives accelerated with concentration in such functional areas as French language training, pre-retirement planning and staff relations.

Occupational Health And Safety Office

Staff continued to provide a high level of occupational health and safety services to employees and managers. A new direction for the development of policies was developed and approved calling for greater involvement of employees. A comprehensive health and safety training package for those involved in joint union/management representatives. Ministry smoking policy was developed and implemented.

Staff Relations Office

Staff relations advisors continued to advise management in the prevention of, response to, and resolution of complaints and grievances from ministry employees. They also represented MTO in proceedings before the grievance settlement board, labour relations tribunal and other quasi-judicial panels dealing with labour-management disputes.

During the year, the grievance settlement board greatly increased the number of arbitration hearings in an effort to reduce a substantial backlog. This had a temporary but strong impact on the ability of the office to maintain production of stafff relations perspectives and its plans to conduct further staff relations training courses.

Finance and Administration

Financial Planning And Administration Branch

Budgetary Planning And Control Office

Personnel were responsible for acting as a liaison with Management Board of Cabinet, Ministry of Treasury and Economics and other central agencies; for planning, evaluating, developing, controlling and analysing the ministry's budget. These functions were carried out by the three sections of the office as follows:

Budget planning staff were primarily involved in the acquisition of resources for the upcoming annual budget. They co-ordinated preparation of the expenditure and revenue estimates submission, represented the ministry throughout the resource allocation process, and developed MTO's request for personnel and financial requirements for the next fiscal year.

Budget control and analysis staff monitored expenditures and revenues, identified deviations and developed financial options for resolution. They also provided support to program managers in the in-year management of financial resources.

Evaluation personnel co-ordinated integration of the management by results concept with MTO's existing management processes.

Financial Systems Office

Staff provided expertise in both computer and manual financial systems processes to aid managers in the effective management of financial resources. They were also responsible for the introduction and upgrading of financial systems while continuing to maintain a high degree of efficiency within current systems; provided financial analysis and evaluation for in-year monitoring and control, performance assessment, financial information and reporting for managers.

Qualification Control Office

Staff maintained and used procedures to ascertain contractors' abilities to meet ministry pre-qualification standards, initiating, developing and implementing improvements in the pre-qualification process. There are now in excess of 360 contractors qualified with MTO.

Chief Accountant's Office

Personnel were responsible for all functions: payroll, accounts payable and receivable, maintenance of financial records, preparation of financial statements and liaison with the Ministry of Treasury & Economics. The three key areas consisted of:

Expenditure Office

Staff developed operational policies and procedures related to accounts payable, expense accounts, payroll and subsidies; maintained and utilized procedures for the issuing and distributing of payroll cheques, processing of accounts payable data for the issuing of treasury cheques and expenditure information.

They also monitored and co-ordinated policies, procedures and budgets in relation to employee relocation entitlements as well as expense account data to ensure compliance with regulations and the provision of statistical information.

Revenue Control Office

Staff developed operational policies and procedures related to revenue accounting and cost sharing. They processed and recorded accounts receivable data and reconciled the concentrator account for all local payments and advances with treasury; deposited all revenue received to the consolidated revenue fund and all refund of expenditure to treasury; reconciled all monies deposited in the direct deposit system by drivers and vehicles agents; established accounts receivable for shareable agreements made by the ministry; compiled, prepared and distributed all statistical financial documents; produced and co-ordinated the daily operations of all financial and statistical reports.

Head Office - Accounting and Administration

Staff provided a regional accounting and administration service for head office and the Ministry of Northern Development and Mines in four distinct sections: pay and personnel staff; budget staff who were responsible for the recording and reporting of cost centre expenditures and recovery of expenditure; accounts payable, and administration which provided head office management with a variety of services such as accounting re auction sales, participation in miscellaneous supply tenders, mail messenger service, etc.

Finance and Administration

Computer Systems Branch

Branch personnel provided information and information technology support services to the ministry. Two key initiatives were undertaken in 1987/88: the creation of a new office (corporate information resource planning office) charged with the responsibility of preparing a MTO strategic plan; the initiation of the distributed processing architectural tender project, designed ultimately to establish technical specifications and a vendor-of-record for the ministry's remaining computer processing and telecommunications requirements.

Both focus on the manner in which information technology can support MTO's strategic business directions and involve review and approval by management board.

Staff was also heavily involved with the Ministry of Government Services Toronto Centres Restructuring Project (TCRP) undertaken to consolidate their computer centre operations into a production centre (Downsview Computing Centre TPC) and a development centre (Queen's Park Computing Centre TDC).

Along with the steady increase in the use of micro-computers, there has been an increase in software and testing. Branch staff also worked with many clients to affect migration of systems from mainframe to micro-computers and encouraged technology transfer opportunities. For example, study and acquisition work was carried out to establish local area networks in the Finance and Administration Division and the deputy minister's offices.

Some specific highlights are as follows:

. maintenance and enhancements for computer systems in 11 engineering application areas and for 40 computer systems in 10 business application areas;

. two major computer aided drafting (CAD) studies;

. migration of CAD update package to personal computers;

. new systems to simplify licensing processes for trucking companies operating across provincial boundaries;

. new carrier systems for-hire trucking;

. numerous police and law enforcement initiatives including cross-Canada network enquiry; police car terminal interface; renewal denial for unpaid parking fines and; improvements to the accident data system;

. a new subsystem to support a driving licence endorsement for vehicles equipped with air brakes; and,

. technology transfer of plotter facilities.

French Language Services

Office staff prepared the ministry's implementation plan, using submissions from managers and staff affected by the French Language Services Act. Officially presented by the deputy minister in December, it was received positively by the Ontario French Language Services Commission and Office of Francophone Affairs.

Several points of concern were identified which will be resolved in the upcoming year.

The office, guided by the French language committee is presently updating policy which will outline the Act's requirements for each ministry office.

Ministry Expenditure by Highway
Les dépenses du ministère par autoroute

King's Highways/*Route principales*

NUMBER *Numéro 'd'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
2	Lancaster - Windsor	3,941,479	5,136,700
2A	Hwy. 401-Hwy. 2 Scarborough	3,900	181,755
3	Fort Erie-Windsor	1,966,011	2,951,364
4	Port Stanley-Hwy. 24	640,496	1,828,620
5	Toronto-Paris	529,256	948,674
6	Hwy. 24-Baldwin Twp.-Hwy. 17	2,105,463	3,837,852
7	Hwy.417 & Hwy. 17 IC-40 IC (Sarnia)	15,718,410	7,169,023
7A	Hwy. 7 Scotts Corner-Hwy. 7/12 Manchester	1,278	608,702
7B	Peterborough-Fowler's Corners	259	182,736
8	Grimsby-Goderich	6,051,211	1,076,651
9	Hwy. 11-Hwy. 21	1,493,088	1,727,584
10	Mississauga-Owen Sound	3,583,362	1,114,632
11	Toronto-Rainy River	15,985,231	14,828,126
11B	North Bay By-Pass	157,477	92,381
12	Whitby-Hwy. 93	1,020,064	1,480,156
14	Hwy. 62-Marmora	-	218,402
15	Barriefield-Old Hwy. 17	120,872	1,094,122
16	Johnstown-Ottawa	334,834	632,453
17	Hwy. 417-Manitoba Boundary	18,787,835	13,726,400
17B	At North Bay	-	7,333
17N	Hwy. 417-Manitoba Boundary (New)	10,525	4,592
18	Leamington-Windsor	5,667,249	375,169
19	Port Burwell-Tralee	61,179	1,333,422
20	Niagara Falls-Hamilton	2,634,540	556,712
21	Hwy. 3 (Morpeth)-Owen Sound	2,612,401	2,080,621
22	London-Hwy. 7 & 79	263	305,059
23	Hwy. 7-Hwy. 9 Teviotdale	-	712,931
24	Hwy. 59-Collingwood	1,006,903	1,423,770
24A	Paris-Waterloo Cty. Bdy.	-	88,658
25	Oakville-Hwy. 89	10,242	882,898
26	Barrie-Owen Sound	4,387	951,262
27	Hwy. 401-Hwy. 93	738,027	1,352,885
28	Port Hope-Hwy. 41	3,895,921	2,101,736
29	Brockville-Smiths Falls	5,531	316,219
30	Brighton-Havelock	-	487,433
31	Morrisburg-Ottawa	27,869	615,817
32	Gananoque-Hwy. 15	-	114,033
33	Kingston-Stirling	1,215,408	874,304
34	Hwy. 2 (Lancaster)-Hawkesbury	304,110	539,653
35	Hwy. 401 (Newcastle)-Hwy. 60	7,634,784	1,328,774
35A	Fenelon Falls-Hwy. 35	-	19,879
36	Lindsay-Burleigh Falls	1,690	447,496
37	Belleville-Hwy. 7	697,430	277,930
38	Hwy. 2-Hwy. 7	2,147	454,814

King's Highways/*Route principales*

NUMBER *Numéro* *'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
40	Blenheim-Sarnia	57,718	557,408
41	Napanee-Pembroke	112,352	1,270,586
42	Hwy. 29-Westport	5,736	332,372
43	Alexandria-Perth	13,853	1,059,647
44	Hwy. 17-Hwy. 15 (Almonte)	22,346	110,671
45	Cobourg-Norwood	18,269	365,070
46	Hwy. 7-Hwy. 48	-	160,978
47	Whitchurch-Stouffville-Hwys. 7/12	24,831	507,537
48	Toronto-Hwy. 35	157,789	1,532,694
49	Picton-Hwy. 401	-	142,773
50	Toronto-Hwy. 89	31,446	501,827
51	Rondeau Prov. Park-Jct. Hwy. 3	-	30,492
52	Jct. Hwy. 2/53-Wellington Bdry.	6,140	108,045
53	Elfrida-Eastwood	41,230	326,794
54	Cayuga-Cainsville	420,315	385,397
55	Niagara-on-the-Lake-Mary St. - Niagara Rd. 81 (Homer)	13,463	172,835
56	Jct. Hwy. 3-Elfrida (Hwy. 53 & 20)	141,450	164,843
58	Port Colborne-St. Catharines	73,715	222,497
58A	Port Colborne (Hwy. 58)-Hwy. 140	-	63,131
59	Long Point-Shakespeare (Hwy. 7 & 8)	134,186	780,590
60	Hwy. 17 (Renfrew)-Huntsville	609,120	1,698,652
61	International Bdry-Thunder Bay	206,732	302,323
62	Hwy.33-Bloomfield-Hwy.17-148-Pembroke	1,054,550	1,678,560
63	North Bay-Quebec Border	-	412,058
64	Hwy. 69-Hwy. 11	1,544,964	911,675
65	Quebec Border-Hwy. 66	2,219,938	635,520
66	Quebec Border-Sec. Hwy. 566	-	647,204
67	Iroquois Falls-Timmins	-	169,872
69	Hwy. 12-(Sudbury By-Pass)	4,208,346	1,833,313
69B	Parry Sound By-Pass 69B	-	29,984
70	Hwy. 6/21-Hepworth 70	84,626	107,126
71	Fort Frances-Hwy. 17 71	518	661,334
72	Hwy. 17 (Dinorwic)-Sioux Lookout 72	-	320,352
73	Port Bruce-Middlesex Rds. 29 & 48 73	11,928	269,102
74	Hwy. 3 (New Sarum By-Pass)-Nilestown	-	148,450
76	Hwy. 3 (Eagle)-Hwy. 2	-	26,192
77	Leamington-Hwy. 401	-	122,534
78	Hwy. 21 (Dresden)-Wallaceburg	-	82,032
79	Hwy. 2-Hwy. 21	(1,278)	275,494
80	Hwy. 2-Courtright	-	281,681
81	Hwy. 2-Grand Bend	219,435	179,232
83	Hwy. 23 (Russelldale)-Hwy. 21	-	301,010
94	Hensall-St. Joseph	-	125,844
86	Kitchener-Amberly	462,889	914,496

Ministry Expenditure by Highway/
Les dépenses du ministère par autoroute

King's Highways/*Route principales*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
87	Harriston-Hwy. 86 (Bluevale)	-	244,751
88	Bradford-Hwy. 27 (Bond Head)	-	65,272
89	Hwy. 11-Hwy. 23	54,053	931,829
90	Barrie-Angus	28,650	173,286
91	Stayner-Duntroon	-	50,271
92	Elmvale-Wasaga Beach	-	86,230
93	Hwy. 11-Penetanguishene	125	472,683
94	Callander By-Pass-Hwy. 17	-	62,250
95	Alexandria Point-Wolfe Island	-	71,386
96	Port Metcalfe-W. end of Wolfe Island	-	205,815
97	Hwy. 6 (Freelton)-Hickson	9,362	-
99	Ancaster-Hwys. 24 & 5	3,031	44,426
100	Jct. Hwy. 401 to Thames R. Br.	1,298	42,600
101	Quebec Border-Hwy. 17	6,347,894	2,412,969
102	Thunder Bay-Sistonens Corners	129,904	256,217
105	Hwy. 17-Sec. Hwy. 618	15,344	809,541
106	Hwy. 28 (Dale)-Hwy. 2 (Welcome)	1,259,634	26,270
108	Hwy. 17-Sec. Hwy. 639 (Quirke Lake)	35,923	264,182
112	Hwy. 11-Hwy. 66 (Kirkland Lake)	57,012	101,724
115	Newcastle-Peterborough	5,240,752	673,782
117	Jct. Hwy. 11-Jct. 35	-	302,167
118	Hwy. 121-Hwy. 169	33,258	721,907
121	Hwy. 28-Hwy. 35 (Powles Cors.)	57,546	851,422
124	Hwy. 69-Hwy.11	183,323	506,108
125	Hwy. 105-Cochenour Dock	72,334	55,883
126	Middlesex Rd. 37-Middlesex Rd. 23	-	80,219
127	Maynooth-Hwy. 60	-	248,500
129	Thessalon-Chapleau	1,785,915	1,224,593
130	Hwy. 11/17 - Hwy. 61	13,047	46,847
131	Simcoe Cty. Rd. 31-Hwy. 27 to Hwy. 90	796,078	62,147
132	Renfrew-Hwy. 41	1,358,645	170,138
133	Hwy. 33 (Millhaven)-Hwy. 401	-	76,397
134	Jct. Hwy. 7-Jct. Hwy. 28	-	97,144
135	Middlesex Road 37-Hwy. 2/4	3,534,294	44,584
136	Hwy. 24-Orangeville	-	171,812
137	Hwy. 401-Canada/US Border	1,445	53,772
138	Hwy. 417-Cornwall	69,355	262,844
140	Hwy. 3 (Port Colborne)-Welland	-	78,329
141	Hwy. 69-Jct. Hwy. 11	-	326,893
144	Hwy. 17-Hwy. 101	3,503,017	1,611,788
148	Quebec Bdry. to Hwy. 17/62	58,496	103,754
169	Hwy. 12 to Hwy. 69 (to Footes Bay)	33,674	524,721
400	Toronto-Hwy. 12 & Hwy. 69	3,845,677	3,248,984
401	(MCF) Quebec Border-Windsor	52,127,868	17,614,754
402	Hwy. 401 - Sarnia	243,132	1,317,686

King's Highways/*Route principales*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
403	Hwy. 401/410-Hwy. 53 IC	8,376,233	2,157,164
404	Hwy. 401 & Don Valley Pkwy-York Rd.15	2,441,249	771.882
405	QEW-International Br. (Queenston)	23,620	295,211
406	Welland-QEW	2,074,676	355,882
409	Hwy. 401-Airport Road	-	330,715
410	Hwy. 401 & 403 - Brampton	13,039,834	296,918
416	Jct. Hwy.2-Johnstown to Ottawa(proposed)	4,144	-
417	Quebec Bdry.-Hwy. 7 & W. Jct. Hwy. 17	12,807,979	3,195,675
420	Niagara Rd. 106-Rainbow Bridge - (Niagara Falls)	17,473	195,367
427	Etobicoke-Coules Ct.-Indian Line	780,556	1,302,999
QEW	Toronto-Fort Erie	25,063,848	7,728,240
	Kitchener/Waterloo Expressway	261,609	446,167
	E.C. Row Expressway	2,710,108	380,201
	Brantford Expressway	-	5,220
TOTAL KING'S HIGHWAYS		**259,369,154**	**151,680,478**

Secondary Highways/*Routes secondaires*

502	Hwy. 11-Sec. Hwy. 594	217,067	614,717
503	Tory Hill-Kirkfield	368,559	743,685
504	Sec. Hwy. 620-Hwy. 28	727,895	153,860
505	Hwy. 48-Uphill (Sec. Hwy. 503)	90,247	120,756
506	Plevna-Hwy. 41	2,481	205,453
507	Hwy. 28-Sec. Hwy. 503 (Gooderham)	2,638,535	324,937
508	Calabogie (Sec. Hwy. 511)-Hwy. 17	-	178,111
509	Hwy. 7-Plevna (Sec. Hwy. 506)	73,901	332,673
510	Magnatewan-Hwy. 124	-	19,502
511	Hwy. 7-Sec. Hwy. 508	508,968	436,029
512	Eganville (Hwy. 41)-Hwys. 60/62	-	282,302
513	Hwy. 132-Admaston Twp. Bdry.	408,629	97,990
514	Hwy. 28-Sec. Hwy. 515	200	79,977
515	Sec. Hwy. 512-Hwy. 62	443,225	269,179
516	Sec. Hwy. 599-Sec. Hwy. 642	118,584	292,107
517	Hwy. 62-Fort Stewart Rd.-Carlow Twp.	98,818	91,337
518	Sand Lake-Hwy. 69	4,929,256	583,713
519	Hwy. 17 to Green Lake Rd.-Dunphy Twp.	257,468	162,061
520	Hwy. 11-Ardbeg	16,417	350,677
522	Hwy. 11-Hwy. 69	2,085	672,480
523	Nipissing Dist. Bdry.-Hwy. 60	316,260	121,885

Ministry Expenditure by Highway/
Les dépenses du ministère par autoroute

Secondary Highways/*Routes secondaires*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*		CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
524	Sec. Hwy. 522-Sec. Hwy. 534		-	71,251
525	Sec. Hwy. 596-White Dog I.R.		-	185,451
526	Hwy. 69-Britt		1,400	28,870
527	Hwy. 11/17-Armstrong		3,323,711	1,681,053
528	Wolseley Bay-Hwy. 64		-	90,341
528A	Pine Cove-Sec. Hwy. 528		-	34,160
529	S. Jct. Hwy. 69-N. Jct. Hwy. 69		121,856	148,932
529A	Sec. Hwy. 529-Bayfield Lodge		35,901	41,527
531	Bonfield-Hwy. 17		-	25,428
532	Sec. Hwy. 556-Christina Mine Road		-	88,226
533	Mattawa-Hwy. 63		-	431,835
534	Powassan-Patterson Lake Rd.		-	307,934
535	Hwy. 64-Riviere Veuve		2,089,722	351,375
537	Hwy. 69-Hwy. 17 (Nickel Centre)		-	120,608
538	E. Jct. Hwy. 17-W. Jct. Hwy. 17		-	83,855
539	Hwy. 64 (Field)-Hwy. 17 (Warren)		1,136,438	322,244
539A	Sec. Hwy. 539-Tert. Road 805		-	67,460
540	Little Current-Meldrum Bay		286,887	809,621
540A	Sec. Hwy. 540-Barrie Island Rd.L5-6		-	43,159
540B	E.Jct.Sec.Hwy.540/542-W.Jct.Sec.Hwy.540		2,190,158	9,146
542	Hwy. 6-Sec. Hwy.540/540B (to Gore Bay)		606,787	482,707
542A	Hwy.542-Tehkummah Twp. Rd. L10-11		-	14,171
546	Hwy. 17-Mount Lake		143,366	476,051
547	Hwy. 101-Hawk Jct.		-	31,917
548	Hwy. 17-Sec. Hwy. 548 (From N.)		299,663	501,895
550	Sault Ste. Marie-Gros Cap		-	50,565
551	Province Bay-Sec. Hwy. 540		-	147,710
552	Sec. Hwy. 556-Fenwick Twp.-End of Hwy.		5,000	26,736
553	Massey-Tert. Rd. 810		-	263,655
554	Sec. Hwy. 546-Hwy. 129		155,907	101,295
555	Magog Lake Landing-Hwy. 557		-	52,802
556	Hwy. 17-Hwy.129		339,125	629,464
557	Blind River-Matinenda Lake		61,129	126,413
558	Haileybury-Montreal River Br.		131,291	139,750
559	Hwy. 69-Kilbear Prov. Park		108,872	130,480
560	Hwy. 11-Hwy. 144		1,865,335	1,001,176
560A	Sec. Hwy. 560-(Westree)		-	42,018
561	Bruce Mines-Sec. Hwy. 638		53,427	119,428
562	Hwy. 11-Hwy. 65		-	76,880
563	Hwy. 17-Batchawana Bay-Gov't Dock		-	31,026
564	Hwy. 112-Pacaud Twp.C6-Assumed Hwy.End		-	41,040
565	Sec. Hwy.550-Sault Ste. Marie (Airpt Entr)		-	9,976
566	Matachewan-AshleyMine		-	142,709
567	Haileybury-Lower Notch Dam(End of Hwy.)	162,130	177,749	
568	Hwy.11-Kenogami		-	12,342
569	S. Jct. Hwy. 11-N. Jct. Hwy. 11		124,043	213,919
570	Hwy. 11-Maisonville Twp.		-	21,575

Secondary Highways/*Routes secondaires*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
571	Sec.Hwy. 562-Hwy. 11 (Earlton By-Pass)	45,963	35,372
572	Hwy. 11-Hwy. 101	-	86,358
573	Charlton-Hwy. 11	220,426	117,072
574	Sec. Hwy. 652-Norembega	137,633	82,240
575	Jct. Hwy. 17-Jct. Hwy. 64	1,282,738	131,774
576	Hwy.101-Kam-Kotia Mine Ent(end of Hwy.)	-	131,782
577	Hwy. 101-Iroquois Falls (Hwy. 67)	180,528	129,942
578	Iroquois Falls-Hwy.11 (Nellie Lake)	-	43,719
579	Sec. Hwy. 652-Gardiner	590,556	183,036
580	Hwy.11-Poplar Lodge Park Ent-Eva Twp.	-	42,920
581	Hwy. 11-Remi Lake Prov. Park	-	53,823
582	N.Jct. Hwys. 11/17-S. Jct. Hwy. 11/17	-	21,850
583	Mead-Lac Ste Therese	595,301	270,910
584	HardRock Mine-Nakina-End of Hwy.	-	251,984
585	Hwy.11/17-Pine Portage-End of Hwy.Sign	-	131,853
586	Hwy. 11-End of Hwy. Sign	-	17,949
587	Hwy. 11/17-Hwy. Ends (Sign)	1,394,525	147,178
588	Hwy. 11/17-Hwy. Ends Sign	306,224	336,648
589	Hwy. 102-End of Hwy. (Sign)	-	116,281
590	Hwy. 11/17-Sec. Hwy. 588	-	83,746
591	Sec. Hwy.589-Ware Twp.(End of Hwy.)	-	28,147
592	Hwy. 11 (Novar)-N.Jct. Hwy. 11	254,370	101,714
593	Hwy. 61-Sec. Hwy. 588	343,084	176,437
594	Dryden-W. Jct. Hwy. 17	540	141,846
595	Sec. Hwy. 597-Sec. Hwy. 590	83,093	143,442
596	Hwy. 17 (Keewatin) Hwy. Ends Sign	450,000	188,729
597	Cloud Lake Rd.-Sec. Hwy. 608	115,461	61,853
598	Sec. Hwy. 604-Sec. Hwy. 666	-	135,189
599	Hwy. 17-Central Patricia	1,478,788	1,169,269
600	Jct. Hwy. 71-Hwy. 11	-	473,881
601	Dryden-E. Jct. Hwy. 17	-	165,153
602	Fort Frances-Emo	-	182,120
603	Hwy. 17-Dyment	-	18,258
604	Hwy. 17-Kenora Airport	-	34,910
605	Hwy. 17-Rugby Lake (End of Hwy.)	491,200	54,742
607	Hwy. 69-Hwy. 64	-	67,608
607A	Bigwood-Schell's Camp	-	17,407
608	Hwy. 61-Sec. Hwy. 595	266,225	69,703
609	Hwy. 105-Clay Lake (End of Hwy.)	-	71,338
610	Hwy. 67-Hwy. 101	-	104,391
611	Sec.Hwy.602-Lake Wasaw Rd.(End of Hwy.)	-	84,477
612	Muskoka Reg.-Hwy. 69	-	27,680
613	Sec.Hwy.602-Lake Despair (End of Hwy.)	-	163,231
614	Hwy.17-MTO Patrol Yard (End of Hwy.)	1,692,556	281,430
615	Hwy.71-Clearwater Lake	-	87,347
617	Hwy. 11 (Stratton)-Sec. Hwy. 600	91,606	103,238
618	Red Lake-Olsen Mine Rd.	-	47,544

Ministry Expenditure by Highway/
Les dépenses du ministère par autoroute

Secondary Highways/*Routes secondaires*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
619	Hwy. 11 (Pinewood)-Sec. Hwy. 621	-	198,744
620	Hwy. 62-Hwy. 28	35,551	244,168
620A	Sec. Hwy. 504-Sec. Hwy. 620	-	3,003
621	Hwy. 11-End of Hwy.	515,463	205,222
622	Hwy. 11B (Atikokan)-Bending Lake Rd.	1,892,933	95,037
623	Hwy. 11-Bush Rd.	-	17,168
624	Hwy. 11-Hwy. 66	54,361	248,099
625	Caramat-Hwy. 11	-	163,249
626	Hwy. 17-Marathon	13,068	19,951
627	Hwy. 17-NW Lts Pukaskwa National Park	20,091	62,979
628	Red Rock-Hwy. 11/17	-	28,093
629	Timmins-Timmins Airport	-	51,888
630	Kiosk-Hwy. 17	210,443	220,724
631	Hwy. 17-Hwy. 11	5,641,765	952,135
632	Muskoka Reg.-Hwy. 141	51,809	71,773
633	Hwy. 11-End of Hwy.	-	20,290
634	Smooth Rock Falls-Abitibi Cayon Dam	1,187,403	499,093
635	Hwy.17-Des Joachims Br. (S. End)	-	17,407
636	Hwy.11-Clute Twp.Rd.C4-5 (End of Hwy.)	-	25,503
637	Hwy.69-Killarney	1,436,209	329,241
638	Bailey Br.-Hwy. 17	48,814	232,377
639	Hwy. 108 Sec. Hwy. 546	-	136,011
640	Sec. Hwy.571-Earlton Airport Entrance	-	16,017
641	Hwy. 17-Sec.Hwy. 596	-	54,482
642	Sec.Hwy.599-Wellington St.-Hwy.72	-	330,486
643	Sec.Hwy.584-Cavell Rd.	-	66,331
644	Hwy. 69 (Pte. Au Baril)-Pointe Au Baril-School (End of Hwy.)	-	5,917
645	Sec. Hwy. 529-Byng Inlet	-	23,667
647	Hwy.17-Blue Lake Prov. Park-Store	-	34,106
648	Dyno Mines Ent.-West Jct. Hwy. 121 (End of Loop)	19,202	219,626
649	Bobcaygeon-Hwy. 121	-	122,456
650	Dane-Hwy. 112-Adams Mine-ONR Crossing	127	38,990
651	Hwy. 101-Missanabie-CPR Crossing	13,805	317,875
652	Cochrane-Kattawagami R. Br.	70,824	924,852
653	Chenaux-Hwy. 17	18,032	62,253
654	Sec. Hwy. 534-Hwy. 11	1,811,542	155,975
655	Timmins-Hwy. 11	96,752	398,060
656	Sec.Hwy.533-Holden Generating Sta.Ent.	-	28,147
657	Hwy. 105-Goldpines	-	24,393
658	Kenora-Redditt (CNR Sta.)	367,456	131,000
659	Sec. Hwy. 604-Sec. Hwy. 658	-	108,141
661	Hwy. 144-Gogama	-	45,101
663	Hwy. 11-Calstock-CNR Crossing	-	27,154
664	Hwy. 720-End of Hwy.	-	69,089

Secondary Highways/*Routes secondaires*

NUMBER *Numéro d'autoroute*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
665	Hwy. 17-Richan-CNR Sta.	-	86,106
667	Hwy. 129-Sultan	-	202,476
668	Hwy. 11-Green Water Prov. Pk. Ent.	-	72,379
TOTAL SECONDARY HIGHWAYS		**47,987,210**	**30,166,111**

Tertiary Highways/*Routes Tertiares*

801	Hwy. 11-Namewaminikan Road Bridge	-	53,582
802	Kashabowie-End of Hwy.-Burchell Lk.Rd.	-	51,562
803	Timmins-Hwy. 101-Forks (End of Hwy.)	-	19,694
804	Hwy. 105 (Lower Manitou Falls Dam)	-	72,968
805	Sec. Hwy. 539A (River Valley) -Pond Lake (End of Hwy.)	872,108	132,012
807	Sec. Hwy. 622-End of Const.	5,087,002	-
810	Sec. Hwy. 553-Richie Falls	-	277,202
811	Sec. Hwy. 527-Weaver R. Br. (Temp.Br.)	-	224,434
TOTAL TERTIARY HIGHWAYS		**5,959,110**	**831,454**

Access, Industrial & Arterial Roads/
Routes d'accès, chemins industriels et chemins à grande circulations

Northwestern Industrial Rd.-Iroquois	-	26,652
Water and Bank Streets	-	9,032
Old Sec. Hwy. 503 at Irondale	-	35,843
Old Hwy. 11	-	45,225
Old Hwy. 11 at Hanna Lake	-	50,617
Old Hwy. 68 S. of Espanola	-	85,755
Old Hwy. 69 S. of Sudbury	147,588	134,185
Old Sec. Hwy. 544 at Windy Lake	-	150,883
Old Hwy. 17 Heyden	-	20,638
Old Hwy. 17 at Rossport	-	14,827
Jct. Hwy. 11 to Rainy Lake	-	4,090
Jct. Hwy. 96 to Dawson Point	-	14,834
Old Hwy. 17 (MacNicol Twp.)	-	5,258
Old Hwy. 17 (Kirkland Twp.)	-	17,090
Old Hwy. 11 at Sunshine	-	9,364
Old Hwy. 11-Shabaqua Loop	-	7,023
Old Hwy. 17-Raith Loop	-	3,121
Young St. In Foleyet	-	2,372

Ministry Expenditure by Highway/
Les dépenses du ministère par autoroute

Access, Industrial & Arterial Roads/
Routes d'accès, chemins industriels et chemins à

NUMBER *Numéro*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
	Nairn Centre to Sec. Hwy. 658	-	86,111
	Hwy. 129 at Aubrey Falls	-	9,976
	Hwys. 24/53 to Hwy. 2-Paris	-	52,609
	Old Hwy. 71 at Nestor Falls	-	1,242
	Old Hwy. 105-N. of Hwy. 17	-	16,286
	Old Sec. Hwy. 567	-	9,155
	Bloomfield Rd. Jct. Hwy. 401	-	13,555
	Old Hwy. 17 Boys Twp.	-	1,607
	Old Sec. Hwy. 551	-	18,919
	Old Sec. Hwy. 584A	-	13,266
	Old Hwy. 144 at Benny	-	16,019
	Old Hwy. 560-Chester Twp.	-	19,965
	Old Hwy. 112-Otto Twp.	-	5,184
	Sudbury By-Pass (S.W. Sec.)	2,080,498	76,844
	Old Sec. Hwy. 592-Novar	-	6,615
	Old Hwy. 11 to Burk's Falls	-	6,615
	Pt. of Oxford Cty. Rd. 6-Hwy. 2 to Hwy. 4	3,826	-
	Old Hwy. 17-Petawawa Area	-	12,354
	Part of Hwy. 622-Atikokan	-	8,584
	Indian Road to Sulton	-	111,831
	Old Hwy. 581-Remi Lake Rd.	-	4,323
	Old Hwy. 559 N. of Dillon Rd.	-	125,139
	Old Hwy. 3, Essex By-Pass	-	9,758
	Jct. Hanlon Rd.-Jct. Hwy. 24, Waterloo Ave.	-	7,640
	New Arterial Rte. Burl. Skyway	-	105,219
	Old Hwy. 6 (Caledonia By-Pass)	-	30,396
	New Hwy. 17, Kenora By-Pass	5,854	29,651
TOTAL ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL/ **Total des routes d'accés, chemins industriels et chemins à grande circulation**		**2,237,766**	**1,435,672**

Others/*Autres*

Ferry Services	-	3,701,891
Sidewalks	405,011	-
Lands & Buildings	2,511,285	2,616,712
Inspection Stations	586,468	356,310
TOTAL OTHERS/*Total des autres*	**3,502,764**	**6,674,913**

NUMBER *Numéro*	LOCATION *Endroit*	CONSTRUCTION *Construction*	MAINTENANCE *Enretien*
	Recoverables, sundry unallocated district office administration, engineering buildings, inventory charges, etc.	(45,257,715)	18,186,510
TOTAL		**(45,257,715)**	**18,186,510**
TOTAL HIGHWAYS/*Total des autoroutes*		**273,798,289**	**208,975,138**
Unincorporated Townships/*Cantons non incorpés*			
	Indian Reserves	11,252	131,687
	Special Settlers	550	76,293
	Local Roads Boards	2,703,760	5,169,322
	Statute Labour Boards	81,875	88,269
TOTAL UNINCORPORATED TOWNSHIPS		**2,797,437**	**5,465,571**
Other Municipal			
	Development Roads	5,072,269	-
	Connecting Links	20,260,184	2,638,112
TOTAL OTHER MUNICIPAL		**25,332,453**	**2,638,112**
	Municipal Administration	4,819,964	-
	Municipal Recoverables	-	-
TOTAL		**4,819,964**	**-**
TOTAL MUNICIPAL		**32,949,854**	**8,103,683**
Airstrip Development/*Developpement des pistes d'atterrissage*			
	Airstrip	4,316,958	4,610,712
TOTAL AIRSTRIP DEVELOPMENT/ ***Total du developpement des pistes d'atterrissage***		**4,316,958**	**4,610,712**
TOTAL EXPENDITURE		**311,065,101**	**221,689,533**

Accident rate statistics

Taux d'accidents

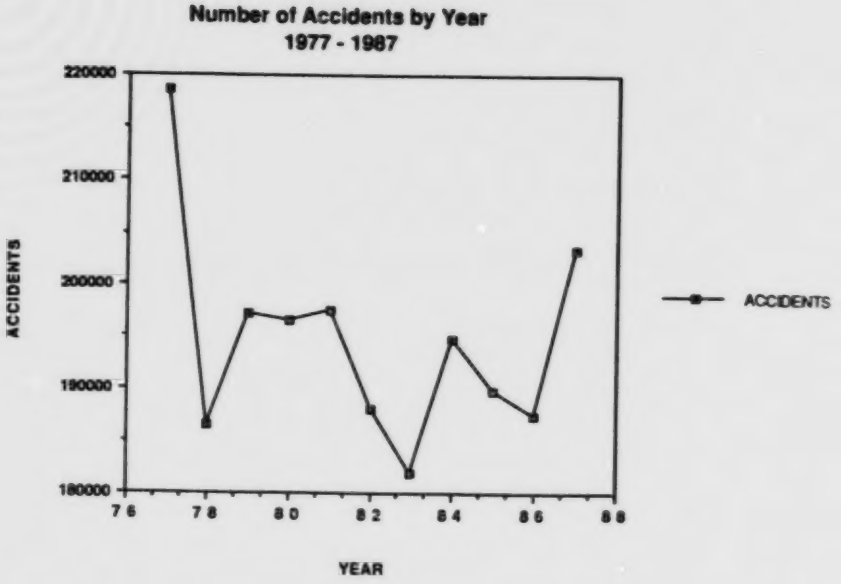
Aproximately six per cent of drivers in Ontario were involved in accidents in 1987.

Although the total number of accidents reached a ten year high, both the accident rate per million kilometres travelled (2.8) and the accident rate per 100 registered motor vehicles (3.6) has remained stable since 1982.

Motorcycle and passenger fatalities and injuries have decreased 5.8 per cent since 1986.

Young drivers continue to be over represented in accidents. Drivers aged 20-years-old and under, while representing only 6.9 per cent of licensed drivers, were the principal drivers in 13.2 per cent of the accidents in Ontario last year.

In 1987, 40.6 per cent of drivers killed were found to be under the influence of alcohol.



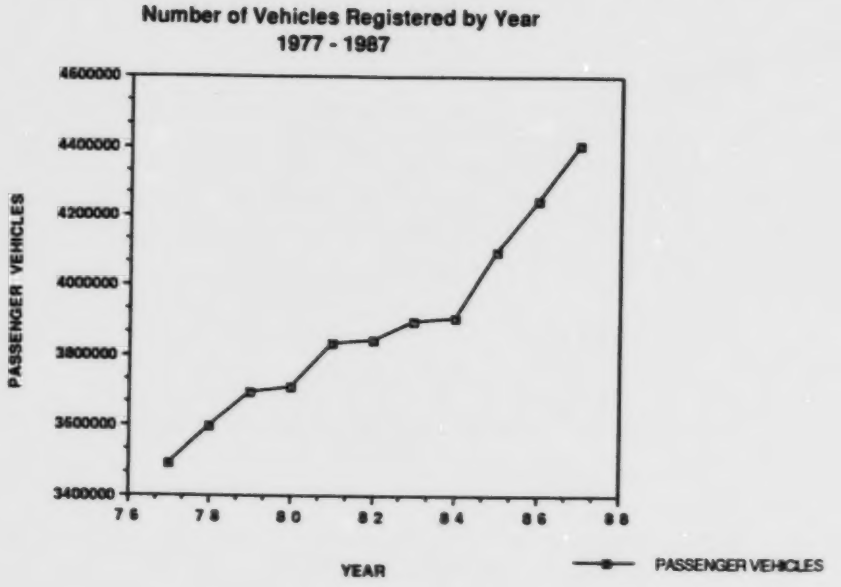
Environ 6 pour 100 des conducteurs de l' Ontario ont été impliqués dans un accident en 1987.

Malgré le fait que le nombre total d'accidents a atteint le plus haut niveau depuis 10 ans, le taux d'accidents par 1 000 000 km parcourus (qui est de 2,8) et le taux d'accidents par 100 véhicules enregistrés (qui est de 3,6) sont stables depuis 1982.

Le taux de morts et de blessures graves conducteurs de motocyclette et de passagers a diminué de 5,8 pour 100 depuis 1986.

Les jeunes conducteurs continuent à représenter plus que leur part du taux d'accidents. Les conducteurs âgés de 20 ans ou moins même s'ils représentent seulement 6,9 pour 100 des détenteurs de permis ont été responsables de 13,2 pour 100 des accidents sur les routes de l'Ontario l'année passée.

En 1987, 40, 6 pour 100 des conducteurs qui sont morts sur les routes étaient sous l'influence de l'alcool.



CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1986	1987
7	Fail to register a vehicle	55,571	55,209
9 (1)	False statement	76	61
9 (2)	Fail to notify new address	1,763	1,992
10	Fail to have number plates	1,407	1,886
12	Violations as to number plates	5,762	6,404
13	Improper use of number plates	917	923
18 (1)	No driver's licence or improper class	22,177	18,742
18 (3)	Driving in breach of condition	2,236	2,258
18 (4)	Permit unlicensed driver		1,172
19	Fail to produce operator's licence	25,000	19,964
21 (1) a,b,c,d	Driver licence violation	687	276
22	Driver suspended in Ontario-Licence out-of-province	17	21
23	Operation of motor vehicle by person under 16	14	6
30 (1)	Driving while prohibited		5
30 (2)	Unlawful possession of permit	5	2
30 (3)	Unlawful possession of licence	117	109
33	Drive a suspended vehicle		3
35	Driving while licence is suspended HTA	12,359	11,855
44	Improper light violations	12,943	11,668
45	No right hand drive sign		3
46	Defective brakes	1,622	793
48	Faulty equipment (mirror, windshield, etc.)	246	646
49	Use extended mirrors over 305 mm		3
52 (3) a	Defective - improper tires	1,571	1,183
55 (1) a & b	Driver view obstructed	140	172
55 (2)	Colour-coating obstructing view	65	72
55 (3)	Obscured interior colour-coated windows	585	805
56 (1) a & b	Windows obstructed	1,033	723
57	Excessive noise/smoke/fumes	10,595	10,389
58	No slow-moving vehicles signs	64	71
60 (1) a & b	TV in motor vehicle - improper position		124
60 (2)	Improper operation of TV in motor vehicle		28
61 (2)	Radar warning device prohibited	7,093	11,001
62	Fail to have proper trailer attachments	1,146	1,000
65 (3)	Failing to submit to vehicle inspection	1,090	936
67	Drive unsafe vehicle	2,165	1,609
68	Operate vehicle - fail to display device	728	305
69	Affix vehicle inspection sticker not MTO issue	3	1
87 (1)	No name of owner on commercial vehicle	388	241
87 (2)	No rear reflector on commercial vehicle		8
88	Drive/ride motorcycle no safety helmet	1,697	1,509
90 (2)	Remove/modify/inoperative seatbelt assembly	976	635
90 (3)	Failure/improper use seatbelt assembly - driver	63,705	68,662
90 (4)	Passenger - failure to ensure seatbelt use	3,881	
90 (6)	Driver - failure to ensure passenger seatbelt use	5,104	5,817
92 (1)(2)(5)(6)(7)(10)	Excessive vehicle width/length/height	1,253	502
93 (7)	Special permit violation	432	
93 (1)	Overload in excess of permit		3
93 (2)	Fail to produce commercial ownership permit	11	
94 (1 & 2)	Overhanging load/improper loading	2,816	2,261

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1986	1987
98 (1)(1b)	Overweight - tires		
99 (1)a	Overweight - Single axle (single tire)	109	
99 (1)b	Overweight - Single axle (dual tires)	1,197	
99 (1)c	Overweight - Dual axle	8,195	
99 (1)d	Overweight - Triple axle	290	
99 (2)	Overweight - Dual axle (single tire)	4	
99 (3)	Overweight - Triple axle (single tire)	4	
99 (4)	Overweight - Single front axle (no verification)	50	
99 (6)	Overweight - Single front axle (exceed rating)	28	
100 (b)	Overweight - Three axle group	139	
100 (c)	Overweight - Four axle group	77	
101 (1)(abc)	Gross vehicle overweight	3,627	471
101 (2)(3)	Fail to produce/violate authority	7	
102 (3)	Overweight during freeze-up	288	
103	Overweight on axle Class B highway	56	
104 (1)	Overweight in excess of permit	1,771	
104 (2)(5)	Fail to carry/produce permit	15	
105 (6)	Fails/refuses to proceed to weighing machine		23
105 (7)(a)	Fail to remove/redistribute load		3
105 (7)(b)	Obstructs weighing/measuring/examination		3
109	Speeding 50 km/h or more over the limit	4,428	4,186
109	Speeding more than 29 less than 50 km/h	122,505	129,471
109	Speeding more than 15 less than 30 km/h	276,530	296,078
109	Speeding under 16 km/h	383,349	402,286
111	Careless driving	15,929	16,523
113	Unnnecessary slow driving	128	109
114	Fail to obey signal of police officer	168	148
114 (3)	Drive vehicle on closed road	250	177
115	Fail to yield right-of-way	152	147
116	Fail to stop at through highway	48,453	46,095
118	Fail to obey yield sign	562	541
119	Fail to yield - from private road	6,074	7,739
120	Pedestrian crossover violation by driver	2,355	1,777
121 (2)	Improper right turn at intersection	2,804	2,132
121 (3)	Improper right turn - multi lane	361	277
121 (4)	Improper left turn - across path of approaching vehicle	6,389	6,488
121 (5)	Improper left turn at intersection	6,042	6,590
121 (6)	Improper left turn - multi lane highway	642	557
122 (1)	Fail to signal for turn	16,337	17,360
122 (2)	Fail to signal - moving from parked position	4,501	4,559
122 (4a)(4b)	Improper manual signal	5	6
122 (5)	Improper directional signal	44	45
122 (6)	Improper use of signaling device	69	55
122 (7)(7a)(7b)	Fail to signal	75	121
123	Prohibited U-turns	481	180
124 (4)(a)(b)(c)	Fail to stop at sign/roadway marking/crosswalk-intersection		126
124 (5)(a)(b)(c)	Fail to stop at sign/crosswalk/traffic signal		29
124 (25)	Disobey traffic signal - fail to stop		2

SECTION	OFFENCES	1986	1987
124 (18)	Proceeding unsafely after stop-emergency vehicle		23
124 (17)	Fail to stop and yield right-of-way before turning		370
124 (16)	Disobey red signal light	39,660	36,503
124 (7)	Fail to yield right-of-way to traffic	802	710
124 (8-15)(19)	Flashing red-amber-green arrow	13,805	21,585
124 (6)	Fail to yield right-of-way to pedestrian	427	383
124	Prohibited turn	6,546	*
125 (3)	Disobey portable lane control signal light-amber	19	15
125 (4)	Disobey portable lane control signal light-red light	88	80
126	Drive improper on multi-lane highway	150	102
127 (1)(2)(3)(6)	Fail to share the road	2,054	2,122
127	Fail to move to right	93	
127 (4)	Fail to share road when overtaking	592	685
127 (5)	Fail to turn out to right/left	48	58
127 (7)	Improper passing	1,193	1,190
128	Driving left of centre of highway	1,399	1,315
129 (1)	Passing to right of vehicle	340	465
129 (2)	Unsafe passing to the right	4,324	4,412
130 (1)	Fail to obey signs posted on paved shoulder	702	776
132	Wrong way on a one-way street	4,260	3,830
133 (a)	Improper drive on divided highway-lane change	6,277	6,293
133 (b)	Improper use of centre lane of 3-lane highway	111	111
133 (c)	Disobey official signs on divided highway	4,959	4,909
135 (a)(b)	Improper driving on divided highway	609	625
135a	Backing on highway - prohibited	63	43
136 (1)	Following too closely - motor vehicle	18,276	19,158
136 (2)	Following too closely - commercial motor vehicle	234	202
137 (1)	Fail to stop for emergency vehicle	311	339
137 (2)	Following fire vehicle too closely	27	8
138	Prohibited towing		21
139	Draw more than one vehicle on highway		2
140	Crowding driver	273	259
141	Fail to stop at railway crossing	160	168
142	Crossing railway barrier	214	219
143	Improper opening of vehicle door	283	312
144 (1)	Improper passing - approaching stopped streetcar	115	111
144 (2)	Improper passing - left of streetcar	25	24
145	Improper driving near animals	1	3
146	Fail to lower headlight beam	848	853
147 (1)(7)	Improper parking on highway	586	587
147 (8)	Improper warning equipment on commercial vehicle	8	10
147 (9)	Improper warning equipment-disabled comm. vehicle	15	14
147 (10)	Vehicle interfering with traffic	440	416
148	Racing	31	59
150 (b)	Fail to stop for school bus or public vehicles at railway crossing	17	22
151 (5)	Fail to stop for school bus - meeting	916	769
151 (6)	Fail to stop for school bus - overtaking	225	193
151 (7a)(7b)(7c)(8)	School Bus: fail to actuate signals	5	8
151 (9)	Unlawful use of red signal lights on school bus	7	4
151 (14)	School Bus: failure to cover signals and signs	5	14

*** now amalgamated — See 124 (8-15)**

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1986	1987
151 (15)	School Bus: words not exposed		1
152 (3)	Fail to obey school crossing stop sign	159	91
154 (1)	Bicycle infraction - clinging to vehicles		11
154 (3)	Motor assisted bicycle infraction - carrying passenger	8	
158 (2)	Disobey legal sign	3,494	4,483
159	Fail to obey a direction sign	43	18
160	Deface notice/remove obstruction		26
164	Carrying person in trailer		9
173	Fail to report an accident	3,531	3,660
174	Fail to remain at the scene of an accident	2,334	2,351
175	Fail to report damage to highway property	631	617
189a	Fail to stop for police	900	941
	Others	2,195	
	TOTALS	1,288,780	1,307,775

REGULATIONS UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

484	School bus violation	2	
469 (14)(15)(16)(17)	Number plate violation	15	
462	Motorcycle violation	721	
462 (13)	Classified licence violation	77	
462 (9)	Fail to notify name/address change	1,522	1,345
462 (2)	Fail to sign licence	744	831
469 (21)	Only single beam headlight	3	
477 (4)	Improper parking	210	
494 (2)	Prohibited use of studded tires	33	
485	Fail to secure infant	18	11
	Others	17	
	TOTAL	3,362	2,187

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE CRIMINAL CODE (CANADA)

203	Criminal negligence causing death	30	11
204	Criminal negligence causing bodily harm	24	14
233 (1)	Criminal negligence	70	11
233 (2); 236(1)	Fail to remain at accident	1,206	1,220
233 (4a)	Dangerous driving	1,063	1,026
233 (3)	Dangerous driving causing bodily harm		71
233 (4)	Dangerous driving causing death		31
234; 237; 239	Impaired driving	12,514	13,952
234 (1)	Fail/refuse roadside breath test	165	14
235 (2); 237; 238(5)	Fail to take breathalizer	2,451	2,870
236; 237	Over .08 alcohol	14,422	15,385
242; 238 (3)	Drive while disqualified or prohibited	394	1,239
	TOTAL	32,339	35,844

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE CRIMINAL CODE (CANADA)— COMMITTED BY YOUNG OFFENDERS

SECTION	OFFENCES	1986	1987
203	Criminal negligence causing death	1	1
204	Criminal negligence causing bodily harm	1	1
233 (1)	Criminal negligence	4	
233 (2)	Fail to remain	43	52
233 (3)	Dangerous driving causing bodily harm	1	4
233 (4)	Dangerous driving	92	120
234	Drive ability impaired	100	94
234 (1)	Refuse roadside testing	1	
235 (2)	Fail to take breathalizer	12	7
236	Over .08 alcohol	164	150
	TOTAL	419	429
	TOTAL CRIMINAL CODE CONVICTIONS	32,758	36,273

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE MOTORIZED SNOW VEHICLES ACT

2 (1)	Drive or permit to drive unregistered vehicle	337	12
2 (2)	Fail to register vehicle		
2 (7)	Fail to display registration number		
2 (8)	Fail to display evidence of permit		
3 (1)	Make false statement	2	3
3 (2)	Fail to notify change of address	5	
3 (3)	Fail to notify change of ownership	32	
4	(Plate) - Registration number obstructed	10	4
5	Not stopping for school bus	23	1
7	Improper crossing on highway	11	
8 (1)(2)	No operators licence driving along/across highway	183	11
11 (1)	Operate/permit operation uninsured vehicle	301	33
12 (1)	Fail to report collision	27	2
13 (1)	Speeding	43	2
14	Careless driving	69	8
15 (1)	Fail to stop for police/conservation officer	76	9
16 (1)	Improper muffler	6	
17	Towing on serviced roadway prohibited	24	2
18	No helmet	284	27
19	No national safety mark on new vehicle-dealer		2
	TOTAL	1,433	116

**CRIMINAL CODE OF CANADA (MOTORIZED SNOW VEHICLES)*

233 (2)	Fail to remain		
233 (4)	Dangerous driving		
234	Impaired driving	*	*
235	Fail to take breathalizer		
236	Over .08 alcohol		
	TOTAL	*	*

MUNICIPAL BYLAWS (MOTORIZED SNOW VEHICLES)

SUMMARY OF CONVICTIONS (MOTORIZED SNOW VEHICLES)	*1986*	*1987*
Motorized Snow Vehicles Act	1,433	116
*Criminal Code of Canada		
Regulations outstanding	12	
Bylaws	9	
TOTAL	1,454	116

SUSPENSIONS

COURT ORDERED SUSPENSIONS H.T.A.

Careless driving	246	226
Speeding over 30 mph (50 km/h)	241	250
Racing	8	3
Fail to remain	109	79
Others	554	1,065
TOTAL	1,158	1,623

MANDATORY SUSPENSIONS H.T.A.

Drive while licence is suspended (Section 35)	12,296	11,233
Others		
TOTAL	12,296	11,233

DEMERIT POINT SYSTEM SUSPENSIONS

6 & 15 demerit point accumulation	22,098	22,091
Fail to attend interview	1,496	1,668
As a result of interview	772	617
TOTAL	24,366	24,376

DISCRETIONARY SUSPENSIONS (H.T.A. - SECTION 30)

Medical or physical conditions	1,158	1,378
Fail to file medical report	2,476	2,668
TOTAL	3,634	4,046

SUSPENSION FOR:

Motor Vehicle Accident Claims	2,482	1,927
Failure to pay judgment	953	903
Default in payment of traffic fines	58,575	80,125
TOTAL	62,010	82,955

MANDATORY SUSPENSION H.T.A. FOR CRIMINAL CODE OFFENCES

	1986	1987
Criminal negligence	93	9
Dangerous driving	950	528
Impaired	11,842	13,471
Failure to provide breath sample	2,243	104
Blood/alcohol .08	13,675	14,792
Fail to remain at scene	1,114	865
Fail to provide (RDSI)	146	10
Driving while disqualified (1st & 2nd Off)	356	
TOTAL	30,419	29,779
TOTAL OF ALL SUSPENSIONS	133,883	141,156

DEMERIT POINT SYSTEM

DRIVER IMPROVEMENT ACTION		
Advisory letters issued (Probationary)	48,470	48,381
(Non Probationary)	116,255	116,195
Interviews conducted	30,918	30,723

SUSPENSIONS

Drivers who reached suspension level through point accumulation (15 points)	3,765	3,993
Drivers who reached suspension level through point accumulation (6 points)	17,991	17,780
Drivers who reached suspension level through point accumulation (second 15 point accumulation)	342	318
Drivers suspended for failure to attend interview	1,496	1,668
Drivers suspended as a result of unsatisfactory interview	772	617
TOTAL SUSPENSIONS UNDER POINT SYSTEM	24,366	24,376

DRIVER MEDICAL REVIEW

Total Cases Reviewed	113,930	115,953
Satisfactory	112,177	113,372
Unsatisfactory report as to class	506	919
Totally unsatisfactory	1,247	1,662
Medical Waiver Program under Section 11a (Effective March, 1981)		
Waivers granted	215	232
Waivers denied	21	32
Medical Waiver Program under Section 9 (4) (Effective April, 1985)		
Waiver granted	53	56
Waiver denied	19	6

DRIVER OPTOMETRICAL REVIEW
HIGHWAY TRAFFIC ACT

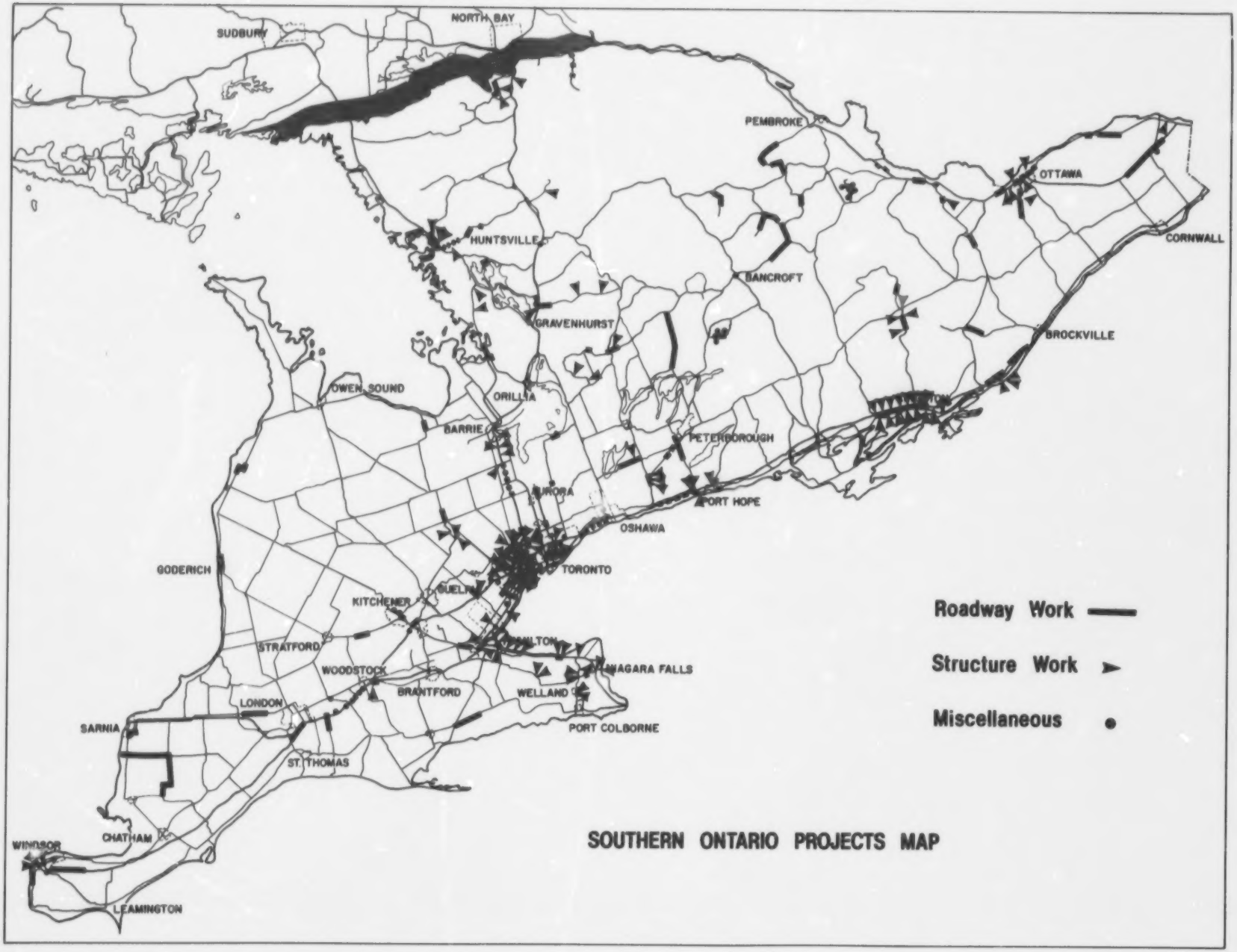
	1986	1987
Total Cases Reviewed	14,057	13,675
Satisfactory vision reports filed	10,021	9,960
Drivers required to wear prescribed lenses while driving - no previous restriction	3,609	3,325
Unsatisfactory vision reports	427	390

DRIVER IMPROVEMENT STATISTICS - 1987

	1985	1986	1987
Number of Licensed Drivers in Ontario	5,660,422	5,817,779	5,978,105
Convictions recorded in respect to the operation of:			
Motor Vehicles	1,202,563	1,381,151	1,376,319
Motorized Snow Vehicles	1,402	1,433	116
TOTAL	1,203,965	1,382,584	1,376,435
Total driver licence suspensions applied	153,471	134,302	139,079
Medical and optometrical reviews conducted	113,255	127,987	129,628

SUMMARY OF CONVICTIONS

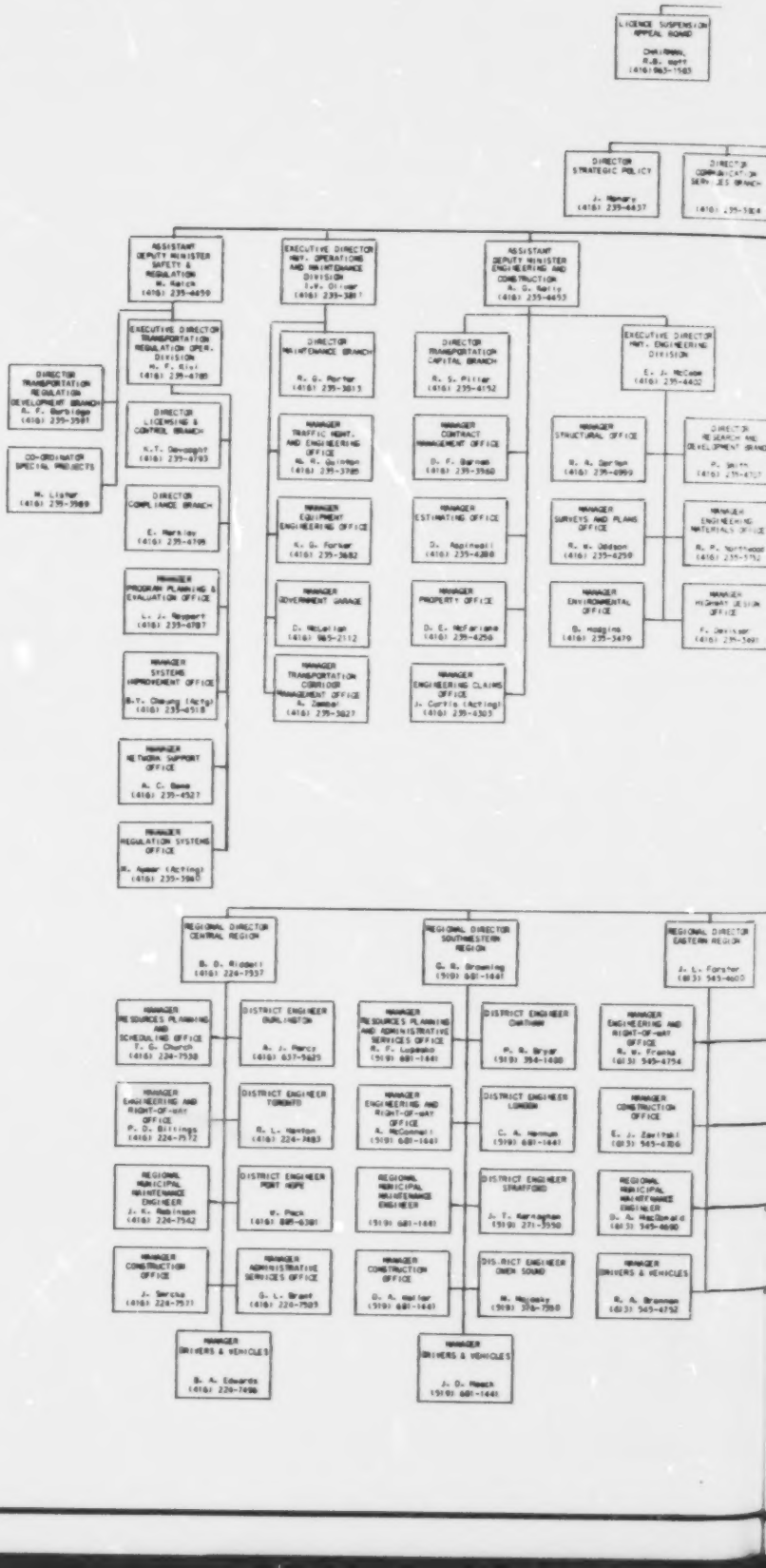
Criminal Code (includes convictions committed by Young Offenders)	32,758	36,253
Highway Traffic Act	1,288,780	1,284,239
Regulation HTA	3,262	2,890
Municipal Bylaws	28,605	28,818
Compulsory Automobile Insurance Act	26,653	22,031
Public Commercial Vehicles Act	250	616
Public Vehicle Act	82	73
Motor Vehicle Transport Act	661	1,399
TOTAL	1,381,151	1,376,319

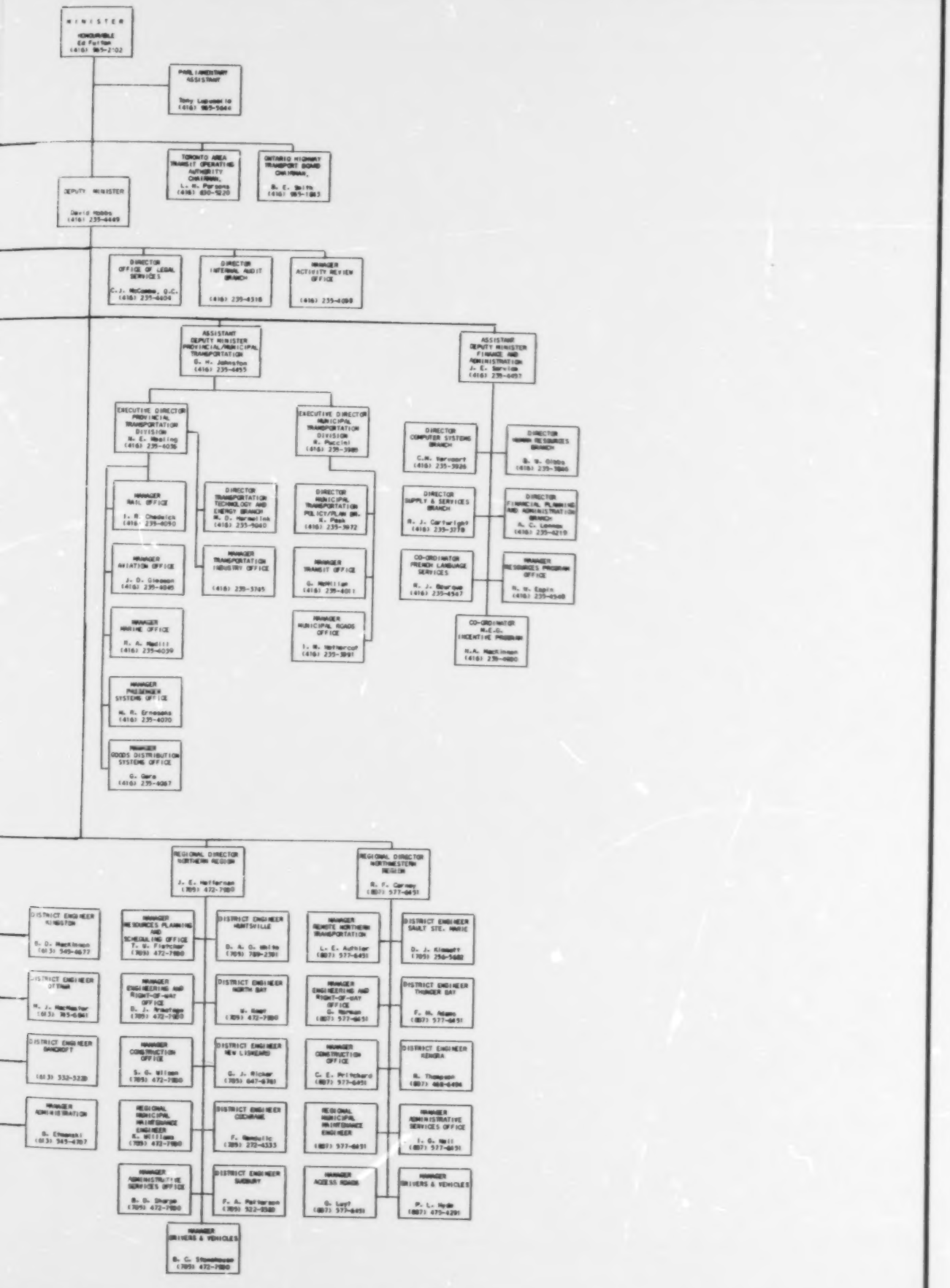

SUDBURY
NORTH BAY
PEMBROKE
OTTAWA
CORNWALL
HUNTSVILLE
BANCROFT
GRAVENHURST
BROCKVILLE
OWEN SOUND
ORILLIA
BARRIE
PETERBOROUGH
AURORA
PORT HOPE
OSHAWA
GODERICH
TORONTO
KITCHENER
GUELPH
HAMILTON
STRATFORD
NIAGARA FALLS
WOODSTOCK
BRANTFORD
WELLAND
LONDON
SARNIA
PORT COLBORNE
ST. THOMAS
CHATHAM
WINDSOR
LEAMINGTON
Roadway Work
Structure Work
Miscellaneous
SOUTHERN ONTARIO PROJECTS MAP

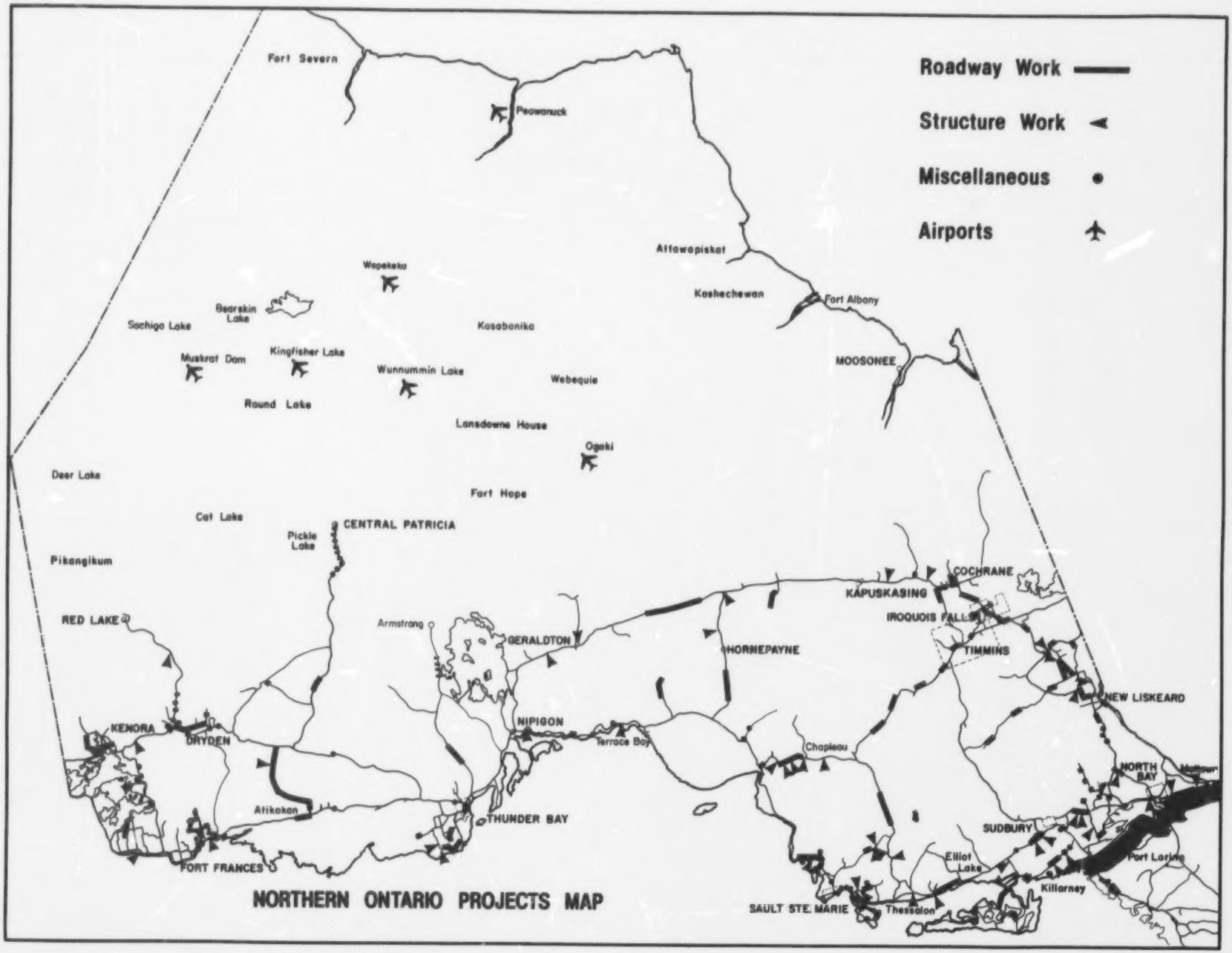
Ministry of Transportation

Ontario

REVISED JULY 1, 1989




MINISTER
HONOURABLE
Ed Fulton
(416) 965-2102
PARLIAMENTARY ASSISTANT
Tony Luppatio
(416) 965-5644
TORONTO AREA TRANSIT OPERATING AUTHORITY CHAIRMAN,
L. M. Parsons
(416) 830-5220
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD CHAIRMAN,
R. E. Smith
(416) 965-1883
DEPUTY MINISTER
David Hobbs
(416) 235-4449
DIRECTOR OFFICE OF LEGAL SERVICES
C. J. McCabe, Q.C.
(416) 235-4404
DIRECTOR INTERNAL AUDIT BRANCH
(416) 235-4318
MANAGER ACTIVITY REVIEW OFFICE
(416) 235-4090
ASSISTANT DEPUTY MINISTER PROVINCIAL/MUNICIPAL TRANSPORTATION
G. W. Johnston
(416) 235-4455
ASSISTANT DEPUTY MINISTER FINANCE AND ADMINISTRATION
J. E. Service
(416) 235-4057
EXECUTIVE DIRECTOR PROVINCIAL TRANSPORTATION DIVISION
N. E. Wasling
(416) 235-4036
EXECUTIVE DIRECTOR MUNICIPAL TRANSPORTATION DIVISION
R. Puccini
(416) 235-3989
DIRECTOR COMPUTER SYSTEMS BRANCH
C.N. Vervoort
(416) 235-3926
DIRECTOR HUMAN RESOURCES BRANCH
B. W. Gibbs
(416) 235-3960
MANAGER RAIL OFFICE
I. R. Chadwick
(416) 235-4090
DIRECTOR TRANSPORTATION TECHNOLOGY AND ENERGY BRANCH
W. D. Harwelink
(416) 235-5060
DIRECTOR MUNICIPAL TRANSPORTATION POLICY/PLAN BR.
K. Peak
(416) 235-3972
DIRECTOR SUPPLY & SERVICES BRANCH
R. J. Cartwright
(416) 235-3778
DIRECTOR FINANCIAL PLANNING AND ADMINISTRATION BRANCH
A. G. Lennox
(416) 235-4210
MANAGER AVIATION OFFICE
J. D. Gleason
(416) 235-4045
MANAGER TRANSPORTATION INDUSTRY OFFICE
(416) 235-3765
MANAGER TRANSIT OFFICE
G. Mahlon
(416) 235-4001
CO-ORDINATOR FRENCH LANGUAGE SERVICES
R. J. Bourque
(416) 235-4547
MANAGER RESOURCES PROGRAM OFFICE
N. W. Espin
(416) 235-4540
MANAGER MARINE OFFICE
R. A. Redill
(416) 235-4059
MANAGER MUNICIPAL ROADS OFFICE
I. W. Vetherouf
(416) 235-3991
CO-ORDINATOR M.E.C.C. INCENTIVE PROGRAM
N.A. MacKinnon
(416) 235-4080
MANAGER PASSENGER SYSTEMS OFFICE
M. R. Ernesaks
(416) 235-4070
MANAGER GOODS DISTRIBUTION SYSTEMS OFFICE
G. Gero
(416) 235-4067
REGIONAL DIRECTOR NORTHERN REGION
J. E. Heffernan
(705) 472-7980
REGIONAL DIRECTOR NORTHWESTERN REGION
R. F. Carney
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER KINGSTON
B. D. MacKinnon
(613) 545-4677
MANAGER RESOURCES PLANNING AND SCHEDULING OFFICE
T. W. Fletcher
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER HUNTSVILLE
D. A. G. White
(705) 789-2301
MANAGER REMOTE NORTHERN TRANSPORTATION
L. E. Authier
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER SAULT STE. MARIE
D. J. Kinsett
(705) 256-5482
DISTRICT ENGINEER OTTAWA
W. J. MacNamara
(613) 745-6941
MANAGER ENGINEERING AND RIGHT-OF-WAY OFFICE
D. J. Armstrong
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER NORTH BAY
W. Kaye
(705) 472-7980
MANAGER ENGINEERING AND RIGHT-OF-WAY OFFICE
G. Norman
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER THUNDER BAY
F. M. Adams
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER BANCROFT
(613) 332-5230
MANAGER CONSTRUCTION OFFICE
S. G. Wilson
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER NEW LISKEARD
G. J. Ricker
(705) 647-6781
MANAGER CONSTRUCTION OFFICE
C. E. Pritchard
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER KENORA
R. Thompson
(807) 468-6484
MANAGER ADMINISTRATION
D. Chiesick
(613) 545-4707
REGIONAL MUNICIPAL MAINTENANCE ENGINEER
K. Williams
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER COCHRANE
F. Gendulic
(705) 272-4333
REGIONAL MUNICIPAL MAINTENANCE ENGINEER
(807) 577-6451
MANAGER ADMINISTRATIVE SERVICES OFFICE
I. G. Hall
(807) 577-6451
MANAGER ADMINISTRATIVE SERVICES OFFICE
B. D. Sharpe
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER SUDBURY
F. A. Patterson
(705) 522-8580
MANAGER ACCESS ROADS
G. Lapf
(807) 577-6451
MANAGER DRIVERS & VEHICLES
P. L. Hyde
(807) 475-4291
MANAGER DRIVERS & VEHICLES
B. C. Stonehouse
(705) 472-7980



NORTHERN ONTARIO PROJECTS MAP

M.T.Q.

RAPPORT ANNUEL 1987-1988

Ontario

Ministère
des
Transports

Des exemplaires sont disponibles...(pour $2.50)... Publications Ontario, 880, rue Bay, Toronto, Ontario M7A 1N8.
Téléphone 965-6015 ou 1-800-268-7540 sans frais interurbain. Dans le Nord-Ouest de l'Ontario, composez le O-Zenith 67200.
Faire le chèque ou le mandat à l'ordre du trésorier de l'Ontario.
ISSN 0703-6140

Ontario

Ministère des
Transports

M.T.O.

RAPPORT ANNUEL

1987 - 1988

À l'attention de son Honneur, le lieutenant gouverneur de la province de Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1988.

Le ministre,

Ed Fulton

Ed Fulton

A l'attention du ministre desTransports, M. Ed Fulton,

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous presenter le rapport des activités du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1988.

Le sous-ministre,

David Hobbs

David G. Hobbs

Table des matières

	Page
Message du sous-ministre	*5 - 6*
Bureau du sous-ministre	*7 - 8*
Transports municipaux/provinciaux	*9 - 17*
Les regions du MTO	*18- 26*
Génie et construction	*27- 33*
L'entretien et l'exploitation des voies publiques	*34 - 36*
Sécurité et réglementation	*37- 42*
Finance et l'administration	*43- 48*
Condamnations du tire du Code de la route	*49 - 56*

Message du sous - ministre

Comme toujours, c'est avec plaisir que j'expose les réalisations du personnel de mon ministère pour l'exercice écoulé. Une fois de plus, nous avons atteint ou même dépassé la plupart des buts que nous nous étions fixés pour 1987-1988.

Les pages qui suivent ne donnent cependant que les faits saillants. Il appartient au lecteur de lire entre les lignes pour juger du dévouement et de la compétence que les employés du MTO ont manifestés dans l'accomplissement quotidien de leur tâche. Leurs réalisations ont permis au ministère des Transports de remplir son mandat consistant à assurer des services de haute qualité en matière de transports à la population de l'Ontario.

Réseau routier

Les dépenses totales de construction de routes et d'autoroutes dans le Sud de l'Ontario, frais administratifs compris, ont atteint 257 299 695 $. Le ministère des Transports a également administré des chantiers de construction d'une valeur de 85 millions de dollars dans le Nord de l'Ontario, pour le compte du ministère du Développement du Nord et des Mines.

Par ailleurs, 259 836 800 $ ont été affectés à des subsides municipaux pour la construction routière et 246 295 184 $ ont servi à l'entretien du réseau des routes principales.

Des travaux de construction ou de réparation ont été réalisés sur 709 km de route et sur 126 ponts à travers l'Ontario.

La première pelletée de terre a été levée pour l'autoroute 407, axe routier est-ouest au nord de la Communauté urbaine de Toronto. Le premier contrat ainsi attribué consiste à remplacer l'échangeur des routes 400/7, qui fera partie ultimement d'un échangeur complexe entre les routes 400/407/7.

D'importants travaux de réfection se sont poursuivis sur l'autoroute 401 à l'est de la rue Yonge, le Queensway à Ottawa (autoroute 417) entre l'avenue Bronson et la rue Main, et la vieille voie surélevée de Burlington Bay.

L'élargissement de l'autoroute Queen Elizabeth, depuis le sud de la voie surélevée jusqu'à la route 20, est presque achevé et l'agrandissement de l'autoroute 410 entre l'autoroute 401 et la route 7N à Brampton a progressé.

Au nombre des autres grands projets entrepris l'an passé, mentionnons le dernier contrat pour terminer le prolongement de l'autoroute 404 jusqu'à la promenade Davis à Newmarket, la construction de deux nouveaux échangeurs sur la voie express E.C. Row à Windsor, les travaux du dernier tronçon de l'autoroute 403 entre Brantford et Woodstock, l'attribution du premier contrat pour prolonger les quatre voies à chaussées séparées de la route 400/69 vers le nord depuis Coldwater jusqu'à Port Severn.

Les travaux ont également continué sur l'autoroute 406 traversant Welland et sur la route 35/115 pour l'élargir à quatre voies entre l'autoroute 401 et la ville de Peterborough.

Dans le Nord de l'Ontario, le programme de construction routière a été marqué par les faits saillants suivants : l'attribution du dernier contrat d'asphaltage de la voie d'évitement nord-ouest de Sudbury, de nouveaux travaux de nivellement sur la voie d'évitement de Kenora et la route du lac Bending, l'amélioration d'un tronçon de 23 km de la route 11 près de Dryden et enfin la reconstruction de la route 11 près d'Atikokan.

Transport urbain

Au total, 73 municipalités ont reçu 147,7 millions de dollars au titre de frais d'exploitation, ainsi que 155,3 millions de dollars pour l'achat de véhicules et la construction d'installations.

Les grands chantiers de construction étaient notamment celui de la ligne de métro léger Harbourfront à Toronto et de tronçons additionnels du réseau de transport public à Ottawa.

Le nombre de municipalités fournissant des services adaptés aux personnes handicapées et aux aînés frêles est passé à 58. Le financement par le MTO a également été majoré de 35 pour 100, atteignant un total de 18,6 millions de dollars en 1987.

Transport aérien

Le ministère des Transports a assuré la construction et l'entretien d'aéroports provinciaux dans les régions éloignées du Nord de l'Ontario où l'on compte maintenant 21 aéroports; quatre autres sont en construction.

Les travaux se sont poursuivis dans les nouveaux aéroports aménagés à Muskrat Dam, Kingfisher Lake, Peawanuck et Wapekeka. À l'aéroport d'Ogoki Post, d'importants travaux d'agrandissement ont progressé.

De plus, le MTO a administré le programme d'aide financière aux aéroports municipaux, tout en dispensant une aide technique à 50 municipalités.

Transport maritime

Le Bureau du transport maritime a entretenu d'étroites relations avec les industries, les associations et les divers paliers de gouvernement qui s'intéressent aux questions de transport maritime.

Ainsi, des fonctionnaires ont siégé au comité consultatif technique du port de Toronto et ont participé à des études en vue de définir les possibilités d'amélioration pour le port de Michipicoten et celui de Sault-Sainte-Marie.

Par ailleurs, un protocole d'entente sur les transports maritimes a été établi conjointement avec le ministère des Transports du Michigan.

La priorité est allée à l'acquisition d'un nouveau traversier pour desservir les localités de Kingsville, Leamington,

Message du sous - ministre

île Pelée et Sandusky, en Ohio. Des fonctionnaires ont commencé de préparer les plans, le modèle d'essai et le devis en vue du contrat.

Parmi les autres activités importantes, il convient de noter la promotion et le marketing des services de navigation, des ports et des chantiers maritimes de l'Ontario, et de la voie maritime des Grands Lacs et du St-Laurent.

Transport ferroviaire

Fidèle à son mandat, le ministère des Transports est intervenu au nom des expéditeurs, des voyageurs et des municipalités de l'Ontario dans les questions de transport ferroviaire assujetties à la réglementation fédérale. La désaffectation de lignes secondaires a été d'une grande priorité.

Pendant ce temps, le ministère a continué de travailler au plan général du transport ferroviaire en Ontario afin de protéger les intérêts de la province à long terme en sauvegardant les services ferroviaires essentiels à l'économie ontarienne.

Recherche

Des fonctionnaires ont participé à des programmes de recherche stratégique sur les routes menée conjointement par le Canada et les États-Unis. Ces recherches visent essentiellement à trouver des moyens de réparer les dommages déjà faits et d'empêcher une plus grande dégradation des infrastructures routières.

Une avancée de premier plan pour ce qui est de la conservation des chaussées s'est produite avec la mise en place d'un régime d'allocation équitable des fonds entre les différentes instances s'occupant chacune d'un tronçon de route principale.

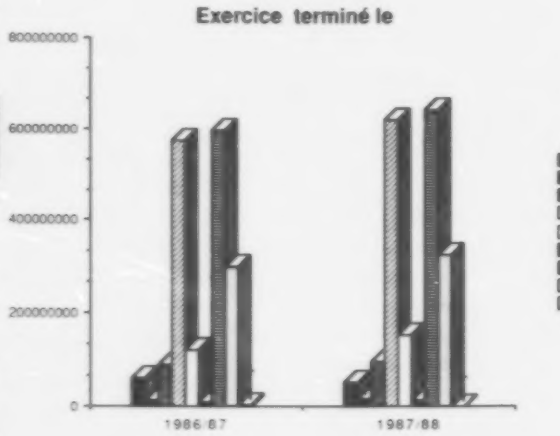
Le travail s'est poursuivi en vue d'évaluer les dégâts que les camions peuvent causer à diverses structures de chaussée. On s'est attaché particulièrement à étudier la relation entre la détérioration de la chaussée selon la largeur des pneus utilisés par les poids lourds.

Des raffinements ont été apportés à l'application du radar et de la thermographie comme moyen de détecter la dégradation du tablier des ponts. Le ministère a pris des mesures pour mettre son système d'inspection des tabliers par radar et thermographie (DARTS) à la disposition du secteur privé.

Le ministère a également poursuivi son projet témoin visant à déterminer l'efficacité de l'acétate calcaire de magnésium comme fondant chimique. Un tronçon du QEW près de Grimsby a servi aux recherches pour une deuxième année consécutive.

Camions et autobus

La priorité a été donnée à l'élaboration d'une nouvelle loi provinciale régissant les véhicules utilitaires.



Des fonctionnaires ont travaillé à la version finale de la Loi sur le camionnage, qui remplacera la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés. Le ministère a également appuyé l'adoption du Code canadien de sécurité routière, loi d'initiative fédérale qui régira, entre autres choses, les normes d'entretien des véhicules et les horaires de travail des conducteurs d'autobus et de camion.

Une mesure législative a été préparée en vue d'exiger que tout opérateur de véhicule à freins pneumatiques fasse viser son permis de conduire à cet effet.

Sécurité et réglementation

Le ministère continue à porter un vif intérêt à la sécurité routière. À cette fin, il a entrepris d'éduquer le public, que ce soit par des activités à l'échelle de la province ou par des programmes d'encouragement à l'échelon communautaire.

Cherchant à rapprocher la législation provinciale des besoins du public, des fonctionnaires ont passé en revue la Loi sur les véhicules tout terrain et le Code de la route en ce qui concerne les conducteurs d'autobus scolaire. Les questions concernant les conducteurs âgés et l'effet sur la sécurité routière des modifications proposées en matière d'assurances ont aussi été étudiés.

Enfin, une version remaniée du rapport d'accident pour véhicule motorisé a été mise en usage dans toute la province.

Bureau du sous - ministre

Direction de la verification interne

Au cours de l'exercice 1987-1988, la Direction de la vérification interne a établi 37 rapports dont les recommandations touchaient chacun des programmes du ministère. En outre, plusieurs situations particulières ont été examinées et le personnel, surtout des services informatiques, a participé à la création de nouveaux systèmes et à l'amélioration des systèmes existants.

Lors de l'instauration de la "vérification intégrée" au MTO en 1983, on s'était fixé comme objectif la vérification globale du ministère en quatre ans, objectif qui fut généralement atteint au cours de l'année écoulée. Cependant, puisqu'un nouveau cycle de vérifications allait commencer, il a été décidé d'effectuer un sondage auprès des principaux regroupements de la clientèle de la direction. Un questionnaire traitant de tous les secteurs d'activités a été envoyé à 46 clients à divers échelons de direction. Leurs réponses serviront à perfectionner encore le programme de vérification interne.

Deux réunions ont eu lieu avec le comité de vérification pour examiner le plan de vérification et faire état de la marche du travail et des principales recommandations.

Étant donné que le comité de vérification avait décidé l'an passé que la direction devait faire suivre les rapports de vérification de rapports de contrôle, plusieurs ont été complétés et ont donné des résultats extrêmement positifs

La direction comptait cette année 71 employés et ses dépenses se sont élevées à 3 292 400$.

Il est intéressant de noter qu'en 1983 aucune femme n'occupait de poste de vérificateur et que depuis lors, dix ont été embauchées et sept d'entre elles sont toujours des nôtres.

Secretariat aux Politiques Strategiques

Le Secrétariat aux politiques stratégiques (SPS) assure une fonction de conseil en ce qui touche le ministère et de soutien administratif auprès du ministre, du sous-ministre et des autres cadres supérieurs. À cette fin, son personnel a coordonné et géré le processus de planification stratégique, a entrepris d'élaborer une politique générale et a effectué des tâches de contrôle et d'analyse de l'environnement.

Le secrétariat a également été au carrefour des relations extérieures, en particulier avec les autres gouvernements, et a servi de lieu clé pour l'affectation des cadres désireux de se perfectionner. Les fonctionnaires de carrière y sont affectés pour un stage d'une durée habituelle de deux ans, dans trois sphères d'activité coordination des politiques, relations extérieures et prévisions.

Bureau de coordination des politiques

Ce bureau a géré le développement des méthodes de planification stratégique, de même que la rédaction du document "Directions stratégiques 1988". Il a coordonné l'activité conseil du ministère à propos de diverses mesures intéressant l'ensemble du gouvernement ou du ministère, et a réuni la documentation voulue pour instruire le premier ministre, le ministre et le sous-ministre des questions en litige et autres dossiers à connaître, tout en fournissant des services de soutien administratif aux cadres supérieurs du MTO.

Il est resté en étroite liaison avec le Bureau du Conseil des ministres afin d'y acheminer en temps opportun les propositions de politique du ministère. Il devait aussi préparer des dossiers de breffage pour les réunions hebdomadaires des ministres et sous-ministres siégeant au Comité ministériel sur la politique économique.

Les réponses aux questions et demandes déposées en Chambre par les députés furent coordonnées par son personnel, en consultation avec d'autres fonctionnaires du ministère et, quelquefois, en liaison avec l'ensemble de la fonction publique.

Ce bureau a en outre dispensé des services de secrétariat au Comité des politiques stratégiques du ministère, en établissant notamment les ordres du jour et les procès-verbaux, et il a dirigé des ateliers pour instruire les fonctionnaires du ministère sur la rédaction des mémoires au Conseil des ministres

Relations exterieures

Le SPS a reçu comme mandat additionnel d'être le point de convergence des relations générales du ministère, en particulier les relations intergouvernementales et interministérielles. Par l'entremise du coordonnateur des relations extérieures, le personnel a coordonné l'apport du ministère à deux réunions des ministres des Transports fédéral-provinciaux-territoriaux, de même qu'il a apporté son soutien logistique et son concours à 11 délégations étrangères en visite au ministère.

Le SPS a également établi un réseau permanent d'interlocuteurs par le biais Comité du sous-ministre pour les relations internationales, de l'Association des routes et transports du Canada et de diverses associations s'occupant des transports aux États-Unis, afin de se tenir au courant des dossiers, des politiques et d'autres types d'activités à divers paliers de compétence.

Bureau du sous - ministre

Bureau des previsions

La principale fonction de ce bureau est de définir et d'analyser la conjoncture extérieure et d'en évaluer les effets possibles sur le ministère, les transports et les communications. Le personnel gère une bibliothèque considérable et entretient des rapports avec l'extérieur afin de se tenir au courant de la prospective pour le Canada et l'Ontario.

Ce bureau a conçu et effectué lui-même une étude prospective approfondie sur les services de péniches. Il a aussi invité des experts à des colloques de prospective et à des conférences de cadres supérieurs pour y parler de sujets d'actualité.

Par ailleurs, le personnel a prêté son concours pour rédiger le chapitre des prévisions figurant dans la partie 1 du document "Directions stratégiques 1988".

En 1987-1988, il a assumé des responsabilités additionnelles de coordination de la politique générale au ministère, en ce qui a trait surtout à l'élaboration de perspectives coordonnées pour le MTO, aux transports et à des dossiers afférents.

Direction des services de communication

La direction a répondu aux besoins de l'ensemble du ministère en matière de communications, et notamment pour ce qui est de la liaison avec la presse radiophonique, télévisuelle et écrite, tant en anglais qu'en français.

Au total, 6 millions de documents didactiques sur la sécurité ont été produits et distribués aux écoles publiques et séparées de l'Ontario.

Le personnel a également assuré la production des bulletins Sécurité routière Ontario, "Transportation News" et "Working Together", du Rapport annuel et de divers communiqués sur les projets et les services du ministère. D'autre part, les agents d'information ont participé à la réalisation de messages pour la radio et la télévision, et d'audio-visuels.

Durant l'année, l'équipe du secteur audio-visuel a réalisé et mis en circulation cinq films se rapportant à la sécurité routière et à la formation du personnel.

La direction a achevé l'implantation de la bureautique, y compris la possibilité de faire de l'éditique. Son personnel a produit 5894 photographies blanc et noir, 9070 diapositives et duplicata couleurs et 345 portraits, de même que 36 diaporamas.

L'équipe affectée aux expositions a participé à 30 d'entre elles à travers la province. Les deux caravanes équipées de 12 étalages électroniques interactifs sur des sujets reliés à la sécurité, dont les sièges de sécurité pour enfants, la conduite en hiver et les dangers de l'alcool et des drogues, sont allées dans plus de 35 foires et expositions. D'autres employés ont exécuté le travail de création et de typographie pour plus de 30 brochures, guides et dépliants, dont le rapport de la Commission ontarienne des services téléphoniques.

Les agents d'information ont assumé la révision de textes pour les hauts fonctionnaires; ils ont fait la recherche et la rédaction pour 66 discours et allocutions prononcés par le ministre et le sous-ministre et pour 287 communiqués de presse d'intérêt général ou portant sur des appels d'offres.

Le personnel s'est occupé également de coordonner les fonctions officielles du ministère et de préparer les lettres devant être signées par le ministre ou le sous-ministre.

Les services d'information ont aussi répondu, au cours de l'exercice, à plus de 127 000 demandes de renseignements par téléphone; durant l'hiver, ils ont reçu quelque 120 000 appels téléphoniques pour connaître l'état des routes, dont 1 311 en français.

Bureau des services juridiques

Des conseillers juridiques détachés du ministère du Procureur général ont assuré, tout au cours de l'exercice, une gamme complète de services juridiques au MTO. Bien qu'aucun projet de loi n'ait été adopté, sept étaient inscrits au Feuilleton à la fin de l'exercice, notamment trois qui mettent en oeuvre la réforme des règlements sur le camionnage commercial et le Code canadien de sécurité routière.

À cet égard, le travail a été accompli en vue de faire appliquer la nouvelle Loi de 1987 sur les transports par véhicule à moteur (Canada) en Ontario en vertu des pouvoirs fédéraux délégués aux autorités provinciales.

L'entrée en vigueur de la Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée, sanctionnée le 1er janvier, a ajouté de nouvelles tâches, soit d'assister le personnel du MTO dans la mise en oeuvre de ce dispositif législatif complexe.

Section des demandes de dommages-interets

La section a intenté des poursuites pour le compte du ministère contre des tiers pour des dommages causés aux biens de la Couronne. Elle instruit et règle, souvent par négociation, les réclamations faites contre le MTO (et quelquefois contre le gouvernement provincial) à la suite de circonstances diverses telles que:-des accidents mettant en cause des véhicules du gouvernement provincial;-des accusations de négligence dans l'entretien des voies publiques;-des situations d'urgence sur les voies publiques, nécessitant l'intervention des services d'incendie municipaux;-des dégâts ou inondations causés aux biens d'un tiers et que l'on prétend imputables à un mauvais drainage; et-le tarissement des sources d'eau souterraine à la campagne ou la pollution des eaux souterraines.

La section est également chargée d'administrer les assurances commerciales dont a besoin le ministère.

Transports provinciaux et municipaux

Division des transports municipaux

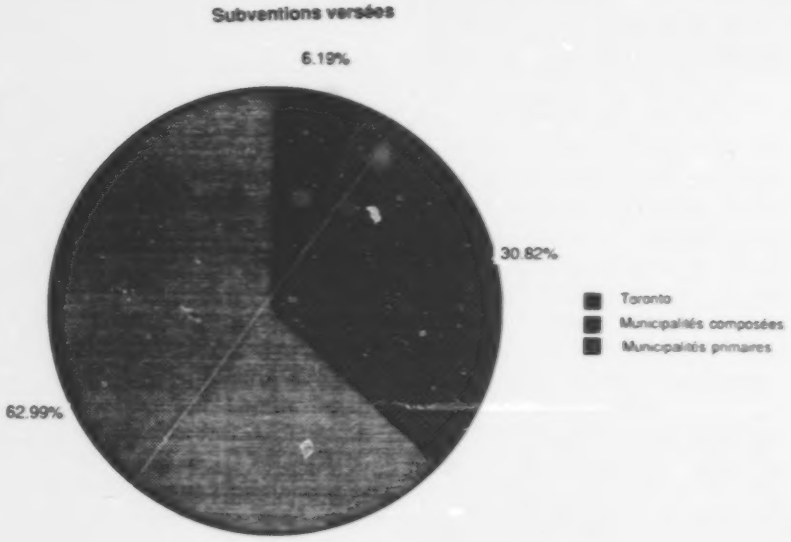
La division a administré le versement des subventions et assuré l'orientation et le leadership technique par le biais de ses programmes concernant la voirie et les transports en commun municipaux. En outre, elle a financé, guidé et conseillé les autorités municipales pour les aider à répondre aux besoins en transport à court et à long terme; elle a dispensé des services de planification au réseau urbain GO et a réalisé des études sur les politiques de transport à l'appui des objectifs municipaux.

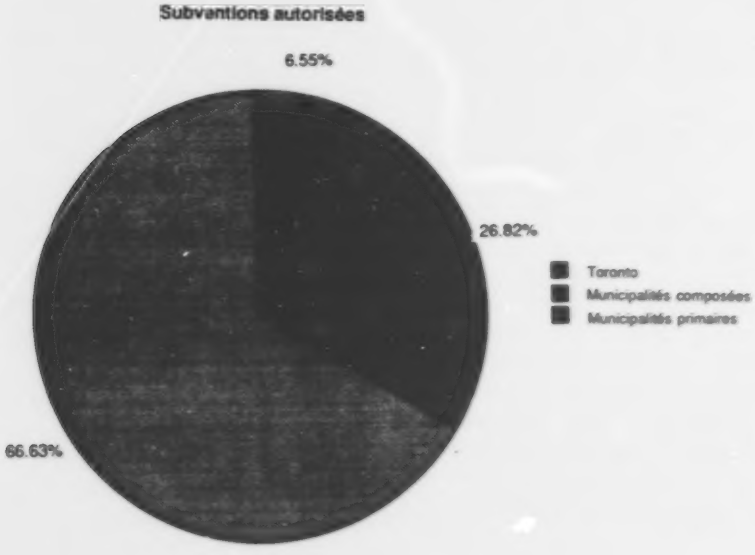
Programme de subvention des routes municipales

Le personnel a assumé la planification des programmes, l'élaboration et l'évaluation des politiques, ainsi que l'administration globale de tous les programmes de subvention des routes municipales. Des fonds ont été attribués à 838 municipalités et à 47 réserves indiennes à des fins d'entretien, de réfection et d'agrandissement des routes et des ponts. Suite au forum de planification des transports pour la région de Toronto (colloque tenu en 1986 pour définir les besoins de la région), diverses priorités pour la construction routière dans cette région ont été établies.

En 1987, le ministère a pu soutenir plusieurs de ces priorités, notamment des projets de réfection et l'esquisse de plans pour une expansion future, tel le projet Rutherford/16e Avenue dans la municipalité régionale de York. Dans d'autres domaines, le programme a subvenu à une grande variété de projets en vue d'aider les municipalités à fournir de bons services de voirie.

On a continué à subventionner la signalisation lumineuse, que ce soit pour l'installation de nouveaux signaux, la modernisation des signaux désuets ou l'informatisation des systèmes de signalisation, dans un but de sécurité et de décongestionnement de la circulation.





Programme de routes de raccordement

Les ententes de raccordement ont visé 888 km de routes municipales. Le ministère a porté ses dépenses de construction à 24 270 000 $ afin d'améliorer les routes provinciales à travers les villes, villages et cantons, de sorte qu'un niveau de service approprié soit assuré au nombre croissant de véhicules utilitaires et de tourisme circulant sur le réseau routier de l'Ontario.

Transports provinciaux et municipaux

Division des transports municipaux

Programme de routes d'aménagement

Le programme de construction de routes d'aménagement permet aux municipalités de réaliser des projets municipaux favorables au développement économique local sans trop grever leur budget. Le MTO subventionne ces projets en passant une entente avec la municipalité concernée pour couvrir jusqu'à 100 % du coût total. La priorité a été accordée aux travaux d'amélioration favorisant le tourisme ou la croissance commerciale et industrielle. Plus de 5 millions de dollars ont été consacrés à 16 projets.

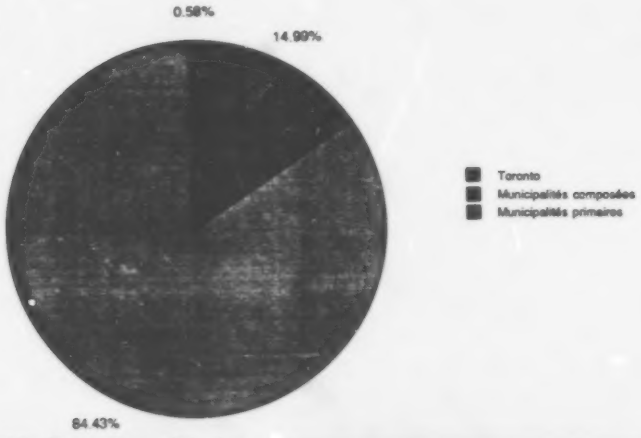
Regions non constituees

Le MTO a versé 5 290 000 $ à l'entretien et 2 797 000 $ à la réfection de routes dans des régions dépourvues d'organisation municipale dans le Nord de l'Ontario. Ces sommes répondent à la volonté provinciale de desservir ce territoire et d'y soutenir le développement économique.

Bureau du transport en commun

Le bureau apporte une aide financière et technique aux municipalités désireuses d'offrir des transports en commun de type courant ou spécialisé à l'intention des handicapés physiques. Ces transports collectifs augmentent la mobilité des personnes et rehaussent la qualité de la vie dans les municipalités de l'Ontario.En 1987, 73 municipalités ont exploité des services non spécialisés de transport en commun, pour transporter 689 millions de passagers. Des services spécialisés pour les handicapés physiques ont été exploités dans 58 municipalités pour transporter quelque deux millions de passagers.Le bureau établit la politique régissant le programme des transports en commun, administre les programmes d'aide financière, gère les projets témoins et l'amélioration des opérations, et aide à la planification des réseaux de transport en commun municipaux

Kilomètres de routes



Programme d'immobilisations

Pour préserver le très important investissement déjà fait et pour maintenir la disponibilité et la fiabilité du service à un niveau élevé, des fonds ont été affectés au remplacement des véhicules et à la rénovation des installations vieillissantes. De même, des fonds ont été destinés à l'achat de véhicules additionnels et à la mise en chantier de grands projets de transport en commun en site propre afin de répondre à la croissance continue du développement urbain et de la demande chez les usagers.Ces grands chantiers comprennent notamment la ligne de métro léger de Harbourfront à Toronto et des segments additionnels aux voies piétons-autobus à Ottawa. Au total, 155,3 millions de dollars ont été affectés à des projets de ce genre, à des gares terminus et des garages, et à l'achat de voitures de métro, de trams et d'autobus.

Programme de fonctionnement

Un total de 147,7 millions de dollars à été versé à titre d'aide de fonctionnement aux municipalités pour couvrir les frais permanents d'exploitation et d'entretien de leur réseau de transport en commun. Le ministère a continué d'insister pour rendre ce genre d'entreprises plus rentables et efficaces. À cet effet, il a subventionné le Centre pour l'amélioration du transport urbain, lequel a aidé les sociétés de transport en commun, sous l'égide de l'Association des transports urbains de l'Ontario, à partager leurs idées et leurs pratiques novatrices pour accroître le rendement.Le ministère a également subventionné des études de planification et d'exploitation et les programmes de formation de l'Association canadienne des transports urbains afin d'améliorer l'état des finances et des services. Des projets témoins et l'application de nouvelles technologies ont aussi permis de faire progresser le rendement et l'efficacité dans le secteur des transports urbains collectifs.

Transports collectifs adaptés aux handicapés physiques

Le programme des transports en commun a continué de porter principalement sur des mesures visant à rendre les services de transport plus accessibles et plus pratiques pour les handicapés physiques et les personnes âgées. La réalisation des services de transport a pour objet de permettre à tous les individus restreints dans leur mobilité de jouir pleinement de la situation socio-économique de l'Ontario.Le nombre de municipalités fournissant des services spécialisés a augmenté, se chiffrant maintenant à un total de 60 dans la province; par ailleurs, le financement assuré par le MTO a progressé de 35 % pour atteindre 18,6 millions de dollars en 1987. Outre le plus grand nombre de services de transport et de nouveaux véhicules, d'autres améliorations ont été apportées grâce à l'inscription assistée par ordinateur et à la systématisation des horaires afin qu'il soit plus facile pour les usagers d'obtenir un service répondant à leur demande.Le ministre ayant créé un groupe de travail, il a été possible d'examiner comment rendre les transports en commun habituels plus commodes pour les usagers frêles et les handicapés ambulatoires. Le groupe de travail a défini certains éléments susceptibles d'accroître la commodité et l'usage des transports en commun actuels et il compte sur une mise en oeuvre prompte de ses recommendations

Bureau de coordination pour la region de Toronto

Le bureau continue d'être le lieu de coordination entre les organismes en ce qui concerne la grande diversité du transport plurimodal et les projets d'utilisation du sol s'y rapportant dans la région de Toronto.Au cours de l'exercice écoulé, le bureau : - a coordonné l'examen des investissements dans les transports dans la région de Toronto (RdeT), en consultation avec les municipalités de la RdeT, ainsi que les activités du groupe consultatif sur les transports en commun afin d'établir un concensus quant aux investissements prioritaires dans chacun des modes de transport; - a entrepris des études de faisabilité de mesures de transport particulières visant à augmenter la mobilité personnelle dans la RdeT, comme, par exemple, le service ferroviaire GO jusqu'à Hamilton et Oshawa, l'accès à l'aéroport des îles de Toronto, l'accès à l'aéroport international Pearson par transport en commun et la planification de relais de transport dans la RdeT; - a planifié et mis en place un système de tarification intégré et une coordination des services entre la TTC et le réseau urbain GO afin d'accroître l'usage des transports en commun; - a veillé aux intérêts du ministère en matière de transports dans le cas de plusieurs grands projets d'aménagement tels que celui des terrains des sociétés de chemin de fer, du stade couvert, de l'Expo 2000 et de l'obtention possible des Jeux olympiques de 1996.

Bureau des politiques de transports municipaux

Le bureau a continué de soutenir le programme des transports municipaux grâce à une politique portant sur plusieurs secteurs clés:

. Il a assuré le leadership quant à la planification des transports en commun dans la RdeT en entreprenant une étude conjointe sur les transports en commun et une révision des règles de subvention des transports en commun traversant les frontières locales.

. Il a mis en perspective les transports régionaux dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton en y coordonnant une étude sur les enjeux et les priorités.

. Il a imaginé des solutions nouvelles pour les transports municipaux en entreprenant des études sur la possibilité d'accroître l'intégration du transport scolaire et des transports en commun municipaux; sur une formule originale de financement des immobilisations; sur les possibiltés d'aménagement des transports dans les localités du Nord; sur les politiques de raccordement des routes; sur le potentiel des transports municipaux à accueillir et stimuler le tourisme; et sur les besoins en transport des personnes handicapés.

. Il a aidé les municipalités à définir leurs contraintes locales en continuant d'administrer son programme de subvention aux études sur les transports urbains, dont 22 municipalités urbaines ont bénéficié pour réaliser 41 études.

. Il apporté son concours à d'autres programmes du MTO et à des comités externes, comme le comité interministériel sur l'aménagement riverain de Toronto.

Transports provinciaux et municipaux

Division des transports municipaux

Bureau de recherches sur les besoins en transport

Le bureau est chargé de prévoir les besoins futurs dans tous les secteurs touchés par les programmes de transport et d'observer l'évolution du milieu socio-économique. Il apporte aussi son concours aux programmes concernant les routes, les municipalités, la province et la réglementation afin de disposer des données jugées nécessaires à la planification et à la réalisation des programmes. En plus de poursuivre la recherche sur l'évolution des tendances en matière de voyages et sur la méthodologie prévisionnelle, le bureau exerce présentement des activités concourant directement aux orientations et aux directives stratégiques :

- o Création d'une base de données centralisée et gestion des données pour faciliter l'exécution d'études courantes et pour comprendre les questions de transport dans la RdeT;
- o Aide à toutes les instances associées à la réalisation des mesures définies dans l'étude conjointe des transports en commun dans la RdeT;
- o Aide aux municipalités pour entreprendre de grandes collectes de données sur le comportement des voyageurs et en faire l'analyse dans la RdeT, à Ottawa-Carleton, à London, à Niagara et à Waterloo;
- o Développement d'une base de données sur le mouvement des marchandises et production de bulletins à ce même sujet, l'accent étant mis sur l'importance économique de cette activité;
- o Développement d'une base de données démographiques sur les besoins en transport des personnes âgées ou handicapées.

Coordonnateur, Transport des personnes handicapees et des personnes agees

Cette fonction a été établie formellement en 1987 dans le but de traiter des questions se rapportant au transport des personnes handicapées et des personnes âgées. Le coordonnateur a pour mandat d'accroître la mobilité chez les personnes handicapées et les personnes âgées, en s'attachant surtout à implanter des solutions et des technologies nouvelles, à coordonner les politiques et les programmes approuvés à tous les échelons, et à promouvoir une prise de conscience.

Parmi ses principales activités le coordonnateur :

- o a coordonné et soutenu le comité interministériel chargé par le Conseil des ministres du dossier des transports pour les personnes handicapées, en ce qui a trait à "l'égalité d'accès";
- o a coordonné ou formulé, pour le cabinet du ministre et du premier ministre, la politique et les positions ayant mené à l'annonce des premières mesures nouvelles depuis 1981 à l'égard du transport des personnes handicapées (taxis accueillant les fauteuils roulants, stimulants pour les petites localités);
- o a négocié une entente de principe avec plusieurs exploitants de taxis à travers la province afin de mettre en oeuvre des projets pilotes pour rendre les taxis accessibles aux fauteuils roulants;
- o a co-parrainé et organisé plusieurs grandes opérations de sensibilisation afin de favoriser l'innovation technologique tout en rapprochant le gouvernement, l'industrie et la communauté dans leurs actions;
- o a continué de représenter le MTO dans les comités interministériels et les comités d'instances mixtes; et
- o a achevé une étude cernant les moyens d'améliorer en qualité et en quantité les transports offerts par le ministère des Services sociaux et communautaires dans la Municipalité régionale de Niagara.

Transports provinciaux et municipaux

Direction de l'énergie et de la technologie des trasnsports (DETT)

La direction se consacre aux travaux de recherche et de développement visant à la création et à l'amélioration des produits et services dans le domaine de l'énergie et de la technologie des transports.

La DETT a étudié les développements des nouvelles technologies de transport, l'usage et la promotion d'autres types de carburant, ainsi que la rentabilisation de l'usage que l'on fait des ressources énergétiques actuelles. Elle s'est aussi engagée dans une variété de projets coopératifs avec l'industrie des transports, les universités, les établissements de recherche et d'autres secteurs de l'administration publique.

Les compétences du personnel, la documentation et les installations de recherche ont été employées à des projets visant à accroître le rendement des transports et à stimuler la croissance économique en Ontario.

Bien que continuant à fournir ses services à l'ensemble du minitère, la direction s'est départie de la fonction de rapport au profit de la Division des transports provinciaux en janvier 1988.

Bureau des systemes et de la technologie automobiles

Le bureau est chargé de diriger un programme de recherche, développement et démonstration concernant les véhicules utilitaires, les véhicules électriques et l'énergie automobile.

Par ailleurs, il a suscité des développements en technologie de pointe afin de perfectionner les transports à l'intention des personnes handicapées dans leur mobilité.

Vehicules utilitaires

On a eu recours à la simulation sur ordinateur et à des techniques d'analyse pour examiner la configuration et la sûreté des véhicules utilitaires, suite aux questions soulevées lors de la rédaction d'un projet de réglementation nationale.

Deux importants projets d'essais ont permis de mesurer la performance des chasse-neige dans l'exécution de tâches typiques, de même que la manoeuvrabilité des ambulances. Les résultats serviront à améliorer les caractéristiques techniques des véhicules.

Sous le patronage de la direction, le Centre Hugh MacMillan a achevé de développer une interface multifonction pour les commandes de bord des automobiles, répondant ainsi aux besoins des conducteurs atteints de divers handicaps physiques.

Energie automobile

Les travaux de recherche, de développement et de démonstration se sont poursuivis dans le cadre d'un vaste programme visant à promouvoir l'utilisation du propane, du gaz naturel et du méthanol au lieu de l'essence et du carburant diesel. De même, on a exploré des moyens pour économiser l'énergie et pour réduire la pollution dans les transports.

La priorité a été accordée au perfectionnement des moteurs à haut rendement pour les autobus et les camions. Des essais comparatifs approfondis ont été réalisés avec six moteurs d'autobus et quatre carburants différents et les résultats ont fait l'objet d'un rapport. En outre, trois moteurs Cummins, l'un de quatorze litres au propane, un deuxième de dix litres gaz naturel et un troisième de dix litres au méthanol, ont été mis au point en collaboration avec la Fondation de recherches de l'Ontario, la Cummins Engine Company, ICG Liquid Gas Ltd. et Consumers Gas Ltd.

La démonstration des autobus propulsés au gaz naturel s'est poursuivie avec succès à Hamilton (Hamilton Street Railway) et à Mississauga. Grâce à la coopération entre le Bureau du génie du matériel du MTO, l'Alberta Gas Chemicals et SUNCOR, des mélanges méthanol-éthanol-essence ont été mis à l'essai sur un parc de véhicules légers du MTO. Les véhicules de première génération mûs au méthanol pur ont été évalués quant à leur fiabilité et leur durabilité avec le concours de la Ford Motor Corporation et de Shell Oil. De plus, le prototype du véhicule Ford à carburant variable, capable de fonctionner avec un mélange très variable d'alcool et d'essence, a été soumis à l'épreuve du dynamomètre de châssis du MTO afin de mesurer sa performance, sa consommation de carburant et les caractéristiques des gaz d'échappement.

Un prototype de captage des particules d'échappement a été conçu pour les autobus avec le concours de Engine Control Systems of Ontario et de la Fondation de recherches de l'Ontario (FRO). Le MTO fera l'essai de ce dispositif sur un autobus hors service de la TTC, avant de le mettre à essai sur les véhicules en service. Grâce à la participation du Collège Royal Militaire (CRM) et de Consumers Gas, on s'est rapproché de l'objectif de commercialisation d'un réservoir de gaz naturel à basse pression en mettant au point et à l'essai des charbons hautement absorbants. Conjointement avec la société ICG, un programme a été entrepris pour évaluer et améliorer les méthodes de conversion de l'essence au propane dans les véhicules modernes.

Transports provinciaux et municipaux

Direction de l'énergie et de la technologie des trasnsports (DETT)

Véhicules électriques

La section des véhicules électriques suit et analyse les progrès technologiques acquis principalement dans le domaine de la propulsion des véhicules électriques routiers et ferroviaires.

Des accumulateurs au plomb ont été essayés sur des fourgonnettes électriques transportant le courrier entre Queen's Park et Downsview, tandis que des accumulateurs sodium/soufre perfectionnés ont été éprouvés sur des prototypes de fourgonnettes chez un grand fabricant de pièces automobiles.

La section a également participé à des études sur les modes de propulsion de remplacement dans les cas où l'on envisage d'électrifier des autobus, et elle est venue en aide au secteur industriel pour ce qui est des moyens d'améliorer la performance du moteur à induction linéaire.

Laboratoires expérimentaux

L'expertise technique de ce service se déploie au moyen d'installations d'essai, et notamment des laboratoires de recherche et d'essai à grande échelle, un laboratoire mobile et une installation d'essai de véhicules utilitaires. Ces installations comptent un dynamomètre de châssis à commande numérique qui permet d'évaluer les gaz d'échappement des véhicules légers, l'économie de carburant et les carburants de remplacement. Ce service a prêté son soutien technique à la Direction de la recherche et du développement pour la vérification des ponts et des revêtements expérimentaux.

Bureau des systèmes et de la technologie ferroviaires

Ce bureau a assumé la révision et l'administration des projets subventionnés par le ministère et a effectué des travaux de recherche et de développement.

Examen et gestion

Le personnel a contribué à résoudre de nombreux problèmes laissés en suspens dans le projet du train rapide de Scarborough, et il a poursuivi sa surveillance technique des problèmes de bruit et d'usure.

Un programme triennal de recherche et de développement est en cours entre le MTO et la la Société de développement du transport urbain (SDTU) pour aider celle-ci à développer ses produits.

Les projets suivants sont en voie de réalisation :

. amélioration des propriétés de roulement des wagons à deux étages du réseau GO;

. intégration des commandes et des communications du véhicule;

. système de transport en commun à faible capacité;

. système perfectionné de manutention des matériaux;

. développement de la propulsion par moteur à induction linéaire.

Un autre programme a été lancé en collaboration avec le SDTU afin de réaliser une version améliorée du système évolué de transport urbain léger et rapide (ALRT). Le ALRT MKII pourra transporter davantage de passagers, sera plus performant et moins coûteux.

Le personnel a également suivi les sept grands projets de la SDTU qui ont été reconduits et a conseillé la haute direction. Parmi ces projets, on compte trois ALRT — Scarborough, Vancouver et Détroit, deux concernant des wagons de métro — Toronto et Boston, et deux de métros légers articulés — Toronto et Santa Clara.

Recherche et développement

L'évaluation comparée entre divers modes de transport en commun sur rails en Amérique du Nord a considérablement progressé. L'étude porte sur les caractéristiques techniques, le rendement, la fiabilité et le coût.

Le personnel a participé à une recherche coopérative avec la SDTU et le service de banlieue GO pour améliorer le roulement des wagons à deux étages du réseau GO. On prévoit que ce programme sera achevé en août 1988.

Un système d'inspection et de mesure des rails par procédé visuel mécanique (RIMS) a été élaboré avec l'assistance d'un fournisseur américain. Il a été mis en démonstration lors d'un colloque sur la technologie de la visualisation mécanique. Un programme conjoint avec la TTC est maintenant en cours pour mettre ce système en application dans un transport ferroviaire urbain.

Bureau des énergies de transport

Le bureau a entrepris conjointement avec le MTO et le ministère de l'Énergie un programme de gestion de l'énergie des transports (PGET) visant à réduire la dépendance de l'Ontario à l'égard du pétrole dans les transports, grâce à la mise au point de carburants de remplacement et à la promotion de mesures d'économie d'énergie.

Economie au volant

Le programme Économie au volant visant à accroître le rendement du carburant et des opérations s'adresse à trois groupes cibles : l'ensemble des conducteurs, les conducteurs novices et les conducteurs de voitures et de camions légers dans les entreprises commerciales et les entreprises publiques. Cette mission a été accomplie en partie par la tenue de 11 séminaires à l'intention des gestionnaires de parcs

automobiles (192 participants), et de 30 rencontres dans des compagnies, écoles et collèges, auxquelles plus de 2 000 conducteurs et élèves ont assisté.

Un nouveau film, "Living with Trucks", dont la première a eu lieu au salon de l'automobile, a été réalisé pour montrer les règles de prudence à respecter entre camions et automobiles sur la route.

TruckSave

L'équipe du programme TruckSave a continué de promouvoir l'économie de carburant et le rendement opérationnel auprès de l'industrie du camionnage au moyen de publications, d'exposés audio-visuels et d'un concours annuel d'économie de carburant. Elle a entretenu des contacts directs avec les entreprises de camionnage par l'intermédiaire d'un comité consultatif TruckSave.

Dans le cadre d'un programme de séminaires destinés aux exploitants et gestionnaires de parcs de camions, cinq séances ont eu lieu et ont attiré 518 participants. La promotion de l'économie du carburant chez les camionneurs a été maintenue et a amené une hausse de la demande pour toute documentation TruckSave.

Le challenge annuel pour l'économie de carburant a eu lieu de nouveau et un parcours additionnel a été ajouté. Un nouveau challenge d'économie interprovincial a été organisé entre le Manitoba et l'Ontario en collaboration avec Pro-Trucker et l'association du camionnage du Manitoba, attirant 118 participants des deux provinces.

Programme municipal

Le personnel a continué de collaborer étroitement avec les municipalités en vue de déterminer les possibilités d'économie et de gestion d'énergie; les contacts ont été maintenus par l'intermédiaire du comité consultatif des municipalités sur l'économie dans les transports, dont le bulletin trimestriel est tiré à 5 000 exemplaires distribués dans 850 municipalités.

Le personnel s'est occupé de promouvoir, mettre en marché et implanter le système d'information sur la gestion des parcs de véhicules municipaux, progiciel pour micro-ordinateur autonome. Le guide d'exploitation de ce progiciel a été distribué à plus de 850 municipalités, associations et organismes gouvernementaux.

Programmes gouvernementaux

Pour ce qui est de l'économie dans la gestion du parc automobile, des réunions ont eu lieu avec les coordonnateurs du programme au ministère pour encourager la pratique de l'économie. En coopération avec le service d'administration du parc des véhicules légers, on a entrepris de réexaminer la situation quant aux économies réalisables par réduction additionnelle de la taille des véhicules et par accroissement du nombre de véhicules à carburant de remplacement qu'utilise le gouvernement.

Le système d'information de la gestion des parcs de véhicules municipaux a été implanté dans cinq ministères, tandis que trois autres ministères reçoivent de l'aide pour évaluer ce même système.

Promotion des carburants de remplacement

Le gouvernement a donné son appui aux industries du propane et du gaz naturel en participant à des foires commerciales, à des séminaires et à des travaux d'évaluation, et en fournissant une documentation technique et promotionnelle. La collection des brochures sur les principaux carburants de remplacement a été mise à jour et rééditée.

Bureau des systèmes et de la technologie de contrôle des transports en commun

Le bureau a continué de collaborer étroitement avec l'industrie des transports en Ontario et à lui fournir son assistance technique. Plusieurs projets concernant la perception du tarif, la localisation et le contrôle automatique des véhicules (AVLC) et les communications ont été réalisés conjointement avec les services ontariens de transport urbain, le Bureau du transport urbain, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et le ministère fédéral des Transports.

Deux systèmes prototypes d'expertise ont été mis en place : l'un, établi conjointement avec la commission des transports en commun de Kitchener, vise à faciliter l'organisation grâce à la gestion des assignations journalières des chauffeurs réserves, de même que la répartition des autobus et des conducteurs; l'autre, au sein du ministère, vise à faciliter l'application et l'interprétation de la Loi sur le privilège dans l'industrie de la construction.

Un projet a été entrepris de concert avec trois compagnies de camionnage et le gouvernement fédéral pour la conception d'un réseau étendu de monitorage de véhicules à l'intention de l'industrie du camionnage.

Une démonstration concluante d'un bras robot pour nettoyer le dessous des wagons de métro a été réalisée en collaboration avec Vadeko International of Mississauga et la TTC. Cette démonstration pourrait mener à l'installation d'un système fonctionnel à grande échelle.

Transports provinciaux et municipaux

Transports provinciaux

Section de l'administration et des publications techniques

Cette section dispense une gamme variée de services financiers et de services de gestion du personnel.

Le personnel chargé des publications techniques assure les services de rédaction, de composition typographique, de présentation, d'infographie et d'impression afin de faciliter les transferts de technologie et les activités de commercialisation. Plus de 150 rapports et mémoires techniques de recherche ont été réalisés et distribués, de même que plus de 100 articles de promotion, dont brochures, dépliants, affiches, bulletins d'information et panneaux d'exposition.

Transports provinciaux

Le programme des transports provinciaux poursuit plusieurs objectifs : améliorer la coordination et la circulation des marchandises et des personnes entre les villes de l'Ontario; promouvoir et soutenir la recherche et le développement dans le domaine de la technologie et de l'énergie; enfin, assister et desservir les expéditeurs dans l'industrie du transport de la province.

La réalisation de ces objectifs s'est faite par l'entremise des unités administratives suivantes :

- la Division des transports provinciaux, qui se compose des bureaux suivants : de transport aérien, transport ferroviaire, transport maritime; de distribution de marchandises et de transport des passagers;
- la Direction de l'énergie et de la technologie des transports, qui se compose des bureaux suivants : systèmes et technologie automobiles, systèmes et technologie ferroviaires, et systèmes et technologie des transports en commun;
- le Bureau de l'industrie des transports.

Division des Transports provinciaux

Cette division favorise la circulation des personnes et le transport des marchandises entre les municipalités ontariennes et offre aux importateurs et exportateurs le choix de divers modes de transport. Elle veille à promouvoir les intérêts des usagers des systèmes et services de transport interurbain, tout comme la coopération en matière de transports intermodaux; elle s'occupe aussi d'élaborer et d'administrer les politiques touchant les transports.

Bureau du transport aérien

Le bureau a travaillé à la planification, à la gestion et à l'administration du programme du transport aérien, dont les principaux éléments sont la construction d'aéroports en régions éloignées, l'aide aux aéroports municipaux et les activités connexes du transport aérien.

Il a également apporté son appui technique et ses conseils en matière de politique au bureau régional de Thunder Bay; il a exécuté la construction et l'entretien des aéroports provinciaux situés dans des régions éloignées du Nord de l'Ontario, où l'on compte 21 aéroports en service et trois en construction.

Le personnel a administré le programme d'aide financière aux aéroports municipaux et il a fourni une assistance technique à la création et à l'exploitation d'aéroports municipaux, dont peuvent se prévaloir 50 municipalités équipées d'un aéroport municipal.

Différents problèmes techniques d'aviation ont été analysés, étudiés et soumis aux autorités fédérales, principalement en ce qui concerne les règles de navigation aérienne visant les exploitants de petits aéronefs dans le Nord de l'Ontario.

Une importante étude sur l'incidence économique du transport aérien a été achevée.

Par ailleurs, on a entrepris une vaste étude de planification dans le but d'établir un plan général pour le réseau aéroportuaire.

Bureau du transport ferroviaire

Étant donné l'abandon d'un nombre croissant de lignes ferroviaires, le bureau a procédé à une évaluation réfléchie de chaque cas afin d'intervenir comme il se doit en faveur des transporteurs locaux ou des intérêts municipaux.

Le travail s'est poursuivi pour ce qui est des études régionales et du plan ferroviaire pour l'ensemble de l'Ontario afin de mieux veiller aux intérêts à long terme de la province et préserver les chemins de fer essentiels à l'économie de l'Ontario. On a examiné les perspectives offertes pour l'aménagement des voies abandonnées en navettes ferroviaires ou à des fins de loisirs; des analyses commerciales détaillées ont été effectuées pour un projet de navette (Ontario Midwestern) et pour des lignes à usage touristique (Rideau Valley Railway).

Le personnel a participé activement aux travaux de comités sur les services ferroviaires, surtout en ce qui a trait au transport des passagers, dont les études au sujet de la ligne nord principale de Via Rail, passant par Kitchener-Waterloo et Stratford, d'un service reliant LaSarre à Cochrane et, enfin, du couloir nord-est passant par North Bay.

La sécurité ferroviaire est restée un objet de priorité et le personnel a conseillé à cet effet le ministère des Affaires municipales dans des projets comportant des aménagements en bordure des voies ferrées.

Transports provinciaux et municipaux

Transports provinciaux

Bureau du transport maritime

Ce bureau entretient des contacts étroits avec l'industrie maritime, par des échanges avec des associations comme la Dominion Maritime Association, l'International Association of Great Lakes Ports, l'Association des chantiers maritimes canadiens, la Great Lakes Development Association et l'Association des ports et havres du Canada. Le personnel a préparé des dossiers et des mémoires sur diverses questions politiques et législatives, ainsi que des études sur l'exploitation de trains de péniches sur les Grands Lacs, des innovations pour le transport maritime et la possibilité pour les ports de l'Ontario de participer aux opérations d'import-export touchant les marchandises destinées à l'aide gouvernementale.

Pour ce qui est de l'aide aux installations portuaires, les fonctionnaires du bureau ont siégé au comité consultatif technique du port de Toronto et ont participé à des études sur l'amélioration des ports de Michipicoten et de Sault-Sainte-Marie.

Le personnel a commencé de travailler à la conception, à la vérification sur modèle et à la rédaction du contrat pour un nouveau traversier qui transportera des véhicules et des passagers entre Kingsville, Leamington, Ile Pelée et Sandusky (Ohio). Il a aussi entrepris des études analysant l'effet sur l'environnement et une étude conseil pour établir un plan de gestion et d'exploitation du futur service de traversier.

Les diverses activités d'information et de commercialisation ont porté notamment sur :

- la distribution des cartes de la voie maritime et des brochures "Une Occasion en or" à l'Assemblée législative de l'Ontario et aux personnes intéressées aux États-Unis et en Europe;
- la planification et les préparatifs en vue de la deuxième conférence internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui aura lieu à Duluth (Minnesota); et
- la rédaction d'un protocole d'entente sur le transport maritime en collaboration avec le département des transports du Michigan.

Bureau de la distribution des marchandises

Le bureau a cherché principalement à favoriser l'exportation efficace des produits vers le marché américain en améliorant les réseaux de transport de distribution, grâce à une collaboration étroite avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, le ministère du Développement du Nord et des Mines, et le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation.

Le bureau a dispensé des services de consultation en matière de distribution pour petits expéditeurs de l'Ontario orientés vers l'exportation et il a livré des rapports complets par écrit à 129 entreprises dans le sud de l'Ontario. Vingt-huit ont été réalisés par les bureaux de Thunder Bay et de Sault-Sainte-Marie, qui ont également été intimement associés à quatorze projets communautaires. De plus, bon nombre d'entreprises ont reçu par écrit des renseignements sur divers aspects de la distribution touchant un problème particulier. Les demandes de renseignements par téléphone ont été de loin les plus nombreuses (997). On estime que les entreprises ayant eu recours à ce service ont économisé plus de 2 millions de dollars en coûts de distribution, ce qui a rendu plusieurs d'entre elles plus concurrentielles et a entraîné un surcroît de ventes de l'ordre de 10 millions de dollars.

Un service d'information sans frais d'interurbain a été créé pour renseigner les entreprises du Nord ontarien sur la distribution des marchandises.

Le bureau a participé à la révision de la politique nationale sur les transports en vue d'établir des mécanismes appropriés pour juger de l'efficacité de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Il a aussi coordonner les efforts de l'Ontario en ce qui a trait au transport des céréales de l'Ouest afin de saisir le gouvernement fédéral des inquiétudes de l'industrie ontarienne des graines oléagineuses face aux subventions versées à leurs concurrents de l'Ouest.

Bureau du transport des passagers

Ce bureau a pour rôle à veiller à ce que les personnes voyageant entre les villes de l'Ontario soient bien servies.

Le programme des gares routières interurbaines, destiné à aider les municipalités à s'équiper d'une gare routière ou à l'améliorer, a démarré avec la mise en chantier de la gare de St. Mary's, l'achèvement des devis à Orillia et la réalisation d'une étude de faisabilité à Napanee et à Parry Sound.

Le Guide ontarien du transport interurbain a été mis à jour pour y inclure les nouvelles destinations et indiquer les services offerts dans les gares, y compris les numéros de téléphone, les services de repas et de boisson et l'accessibilité des lieux en fauteuil roulant.

La carte touristique du Nord de l'Ontario est maintenant achevée et publiée. Comme elle signale les attractions touristiques et les activités de loisirs et indique les renseignements utiles aux voyageurs, elle est appelée à devenir un instrument indispensable au marketing touristique ontarien aux États-Unis et en Europe.

Plusieurs études de couloirs voies ferrées/autobus ont été entreprises pour connaître les moyens d'accroître l'efficacité et le rendement des services au public. De plus, un examen détaillé des transports interurbains adaptés aux personnes handicapées est en cours.

Les régions du MTO

Région du centre

Programme des routes provinciales

Genie et emprises

Un total de 33 projets d'une valeur estimée à 115 millions de dollars ont été conçus et autorisés à passer en appel d'offres pour tous types d'amélioration et de réfection des routes principales à travers la région.

Les épures pour divers projets d'autoroute ont été commencées conformément au programme de construction de l'autoroute 407 entre les autoroutes 427 et 400 Nord dans la Communauté urbaine deToronto.

La réfection de l'autoroute 401 entre la rueYonge et l'avenue Warden, dans la Communauté urbaine deToronto, a encore nécessité des travaux de conception, tout comme le prolongement vers l'est du réseau de 12 voies collectrices-distributrices jusqu'à Pickering.

Des travaux de génie préparatoires ont été entrepris en vue de la construction de l'autoroute 403 entre Brantford et Ancaster.

Un rapport de planification pour la route 6N entre Ancaster et Caledonia a été achevé et soumis pour approbation conformément à la Loi sur les évaluations environnementales. Le travail de planification a considérablement progressé à l'égard du prolongement de l'autoroute 410 au nord de Brampton et de l'élargissement futur de l'autoroute 401 entre Pickering et Oshawa.

Programme de securite et de reglementation

Conducteurs et véhicules

Conduite automobile - examen et perfectionnement

Le personnel a effectué 270 259 examens théoriques et 251 106 examens pratiques en vue de la délivrance du permis de conduire, et il a délivré 126 824 permis de conduire temporaires. Les conseillers en perfectionnement des conducteurs ont tenu 13 040 entrevues de démérite, 192 audiences médicales, 407 entrevues de récidivistes, 12 entrevues relatives aux autobus scolaires et 122 entrevues de dispense médicale.

Delivrance des permis

Les bureaux d'immatriculation et de permis de conduire de Toronto et de Hamilton ont instruit 409 571 demandes. Ce nombre netient pas comptedes activités du bureau d'Oshawa puisque celui-ci a été privatisé en juin 1987.

Inspection des véhicules

Le personnel a inspecté 13 591 véhicules utilitaires aux postes d'inspection et chez les transporteurs établis dans la région; 21 537 voitures et camions légers dans les postes d'inspection permanents et mobiles; quelque 2 112 véhicules de transport scolaire et 2 074 véhicules de transport en commun. Les plaintes formulées par le public au sujet de la vérification de sécurité des véhicules à moteur ont amené le personnel à procéder à 1 711 enquêtes sur les stations habilitées à effectuer les inspections de sécurité.

Transports routiers

Le personnel chargé de l'application des règlements a arrêté 676 791 véhicules utilitaires aux fins d'inspection et de contrôle des documents en application du Code de la route, de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, de la Loi sur le transport par véhicules à moteur, de la Loi sur les véhicules de transport en commun, de la Loi de la taxe sur les carburants et de la Loi sur le transport dematières dangereuses, ce qui s'est soldé par 16 366 déclarations de culpabilité.

Construction

Plusieurs projets sont en chantier dans la région de Burlington, et notamment la rénovation de la vieille route surélevée dont on remplace le tablier et repeint la structure d'acier, et que l'on équipe d'un système de gestion de la circulation autoroutière. Sa réouverture est prévue pour l'automne 1988. Au sud de la voie surélevée, les travaux d'élargissement du QEW depuis la voie surélevée jusqu'à la route 20 ont continué et seront sans doute terminés au milieu de 1988.

Le ministèr a fait l'essai d'un matériel de recyclage du revêtement routier dans deux projets qui ont donné des résultats prometteurs, soit sur la route 3 en direction ouest depuis Jarvis jusqu'à Renton, ainsi que sur la route 2, entre Paris et Brantford, et sur la route 4, entre la jonction nord et sud de la route 5.

Dans la région de Toronto, plusieurs projets de rénovation de la 401 ont été mis en chantier au cours de l'été. De tous ces projets, la rénovation des couloirs intérieurs en direction est et ouest, à l'est de la rue Yonge, a le plus considérablement gênée la circulation vers les banlieues. Sur l'autoroute 410, les travaux ont continué suite à l'octroi d'un contrat pour l'échangeur de l'avenue Steeles et d'un autre pour le tronçon depuis la 401 jusqu'à Steeles.

Sur l'autoroute 404, la réalisation d'ouvrages d'art au croisement de la promenade Davis, du chemin St. John's Side et du chemin Sutton est terminée, mais un nouveau contrat a été octroyé pour niveler et paver depuis le chemin Aurora Side jusqu'à la promenade Davis. Quand les travaux seront terminés, l'autoroute 404 rejoindra Newmarket.

Les deux premières phases du projet d'installation des conduits et boîtiers nécessaires au futur système de gestion de la circulation autoroutière ont été achevées sur l'autoroute 401 entre Martingrove et la rue Yonge.

Dans la région de Port Hope, un travail considérable a été effectué pour éliminer les nids de poules de l'autoroute 401, depuis la jonction avec la route 35/115 jusqu'à la route 28. Les travaux d'élargissement se sont poursuivis sur la route 35/115, en direction nord depuis Kirby jusqu'à la jonction des routes 35 et 115; la fin de ces travaux est prévue pour l'été 1988. Sur la route 7 qui contourne Peterborough, trois ouvrages d'art ont été rénovés.

Entretien

Au cours de l'exercice écoulé, compte tenu de la construction de nouvelles routes et du transfert de l'administration de certaines routes aux municipalités, le réseau routier a été prolongé de 28 km de route à deux voies, ce qui donne un total de 5 432 km.

Les réparations courantes effectuées sur ce réseau ont exigé au total quelque 25 500 tonnes de mélange préparé à chaud. L'entretien d'hiver a nécessité l'épandage de 89 767 tonnes de fondant chimique et 149 819 tonnes de sable apprêté.

Les patrouilles d'urgence dans le district de Toronto ont parcouru quelque 800 000 km/véhicules, venant en aide à 24 000 automobilistes pour leur procurer notamment 3 000 litres de carburant. La patrouille du district de Burlington a parcouru 112 243 km/véhicules, venant en aide à 1 853 automobilistes et leur procurant notamment 627 litres de carburant.

Le district de Toronto a mis en oeuvre, sur l'autoroute 401, un programme de gestion des difficultés afin de faciliter le maintien d'un service adéquat durant les travaux de réfection. Ce programme s'est avéré efficace et sera appliqué à d'autres projets semblables à l'avenir.

Programme municipal

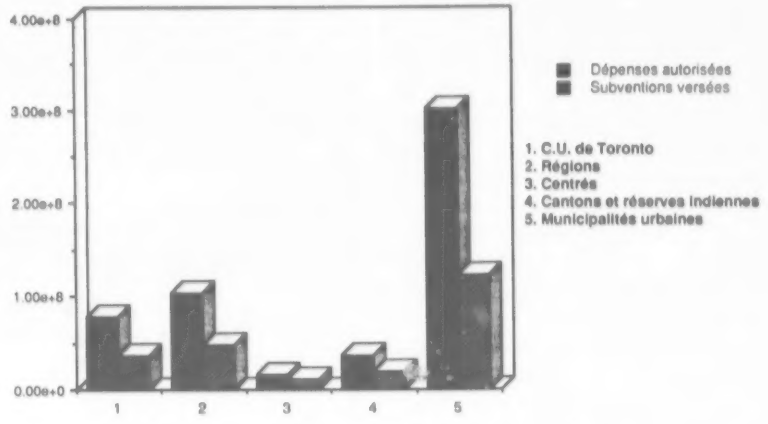
Le personnel a assuré la gestion du programme de construction des routes municipales et le contrôle financier des subventions et des programmes de raccordement aux routes principales dans la région.

Au cours de l'exercice écoulé, 115 municipalités et 6 réserves indiennes ont reçu des subventions régulières au titre de la Loi sur l'aménagement des routes et des transports en commun.

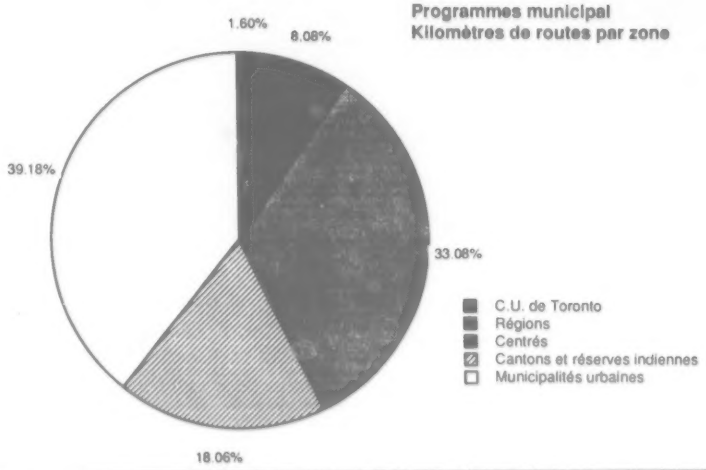
Au cours de l'exercice 1987-1988, le personnel a géré un programme de route de raccordement comportant 37 projets de construction, avec une participation financière de la province de 4 520 662 $, en sus des 533 488 $ destinés à l'entretien dans les villes et villages.

Par ailleurs, 21 356 $ ont été accordés pour aider à la construction de trottoirs en bordure des routes principales et routes de comtés dans les cantons et 180 800 $ pour la construction de ponts de comtés sur des routes locales.

Dépenses autorisées et subventions versées



Programmes municipal
Kilomètres de routes par zone



Les régions du MTO

Région du sud - ouest

Construction

Les travaux ont continué sur le dernier tronçon de 5 km de l'autoroute 403 entre Brantford et Woodstock, suite à l'octroi du contrat final pour le revêtement granulaire et la construction d'un ouvrage d'art. L'ouverture de ce tronçon est prévue pour l'automne 1988.

Un contrat de reconstruction et d'élargissement substantiel de la route 18, depuis le Kilomètre 7,7 au nord d'Amherstburg jusqu'à LaSalle (7 km), a été octroyé et une bonne partie des travaux a été achevée en 1987. Le parachèvement final est prévu pour l'été 1988.

Les travaux ont continué sur la voie express E. C. Row suite à l'octroi de deux contrats pour la construction des échangeurs du chemin Huron Church et du boulevard Dominion dont l'achèvement est prévu pour la mi-1988. La construction d'un tronçon de 3,1 km sur la nouvelle route 8 en direction nord depuis l'autoroute 401 est essentiellement terminée; la route est ouverte à la circulation, même si le parachèvement final doit se faire au début de l'été de 1988. Des contrats de resurfaçage ont été octroyés pour la route 131 (6,6 km), la route 21 au nord de Goderich (10,3 km) et la route 3 entre Simcoe et Jarvis. De grands travaux de construction ont été réalisés sur 14 km de la route 21 près d'Oil City. À London, le croisement chemin Wellington/route 135, ainsi qu'une voie de sortie depuis l'autoroute 401 ont été réalignés et achevés. De nouveaux ouvrages d'art ont été réalisés sur la route 2 à Newbiggen Creek et à la hauteur de Hamilton Creek à Williamsford.

On a octroyé un contrat pour la construction d'un garage à cinq places et d'un bureau pour la patrouille à Oldcastle, de même qu'un autre contrat pour reconstruire entièrement le poste d'inspection des camions à North Putnam sur l'autoroute 401.

On a refait le tablier du viaduc CN enjambant la route 81 près de Mt. Bridges ont de la rivière Thames sur la rou l'autoroute 401 à Pond Mills et du v duc CN à London. La réfection des tabliers s'est poursuivie sur plusieurs ponts de la promenade Conestoga.

Un contrat a été attribué pour la modification de l'échangeur du chemin Culloden sur l'autoroute 401 pour donner accès à l'usine d'automobile Cami à Ingersoll. Ces travaux seront achevés à l'automne 1988. Le programme de jumelage sur l'autoroute 400 s'est poursuivi avec l'attribution d'un contrat pour des ouvrages d'art et le nivellement préliminaire (11,3 km) dans les environs de la route 12.

Dans le village de Tiverton, un contrat a été octroyé pour reconstruire complètement la route 21, y compris les égouts sanitaires et les collecteurs principaux.

Suite à l'attribution des premiers contrats en ce genre dans la région des écrans anti-bruit seront érigés le long de la promenade Conestoga, à Kitchener, dans le voisinage de la rue Lancaster.

Génie et emprises

Au cours de l'exercice 1987-1988, le personnel a élaboré 26 projets d'une valeur estimée à 61 400 000 $ et a obtenu l'autorisation d'en faire l'annonce.

On y retrouve de petits et de grands projets, les uns exigeant diverses immobilisations et les autres une amplification majeure des réseaux, comme la construction de 11 nouveaux ouvrages d'art et la réfection de 15 autres. Par ailleurs, une grande étude de planification de la route 26 entre Stayner et Collingwood a été entreprise.

La région a également acquis des terrains en vue de divers projets, pour un débours de 1 772 000 $, alors qu'elle se défaisait entretemps d'un excédent de terrains pour une somme de 1 707 000 $.

Le MTO a continué de respecter ses engagements envers Toyota, en particulier l'élargissement promis de l'autoroute 401 à six voies entre Kitchener et Cambridge, dont une partie sera construite en 1988, alors que le reste est encore à l'étape des plans. Pour ce qui est de la nouvelle route 24, la voie d'évitement d'Hespeler, l'établissement des plans se poursuit en vue d'une ouverture de la route en 1992.

En 1987 la construction d'une nouvelle usine Cami a été entreprise à Ingersoll. Il a été convenu de refaire le tracé pour réaménager l'échangeur de l'autoroute 401 et du chemin Culloden de manière à répondre à l'augmentation prévue du nombre de camions et d'automobiles à ce carrefour.

Entretien

Les activités usuelles d'entretien se sont faites dans les quatre districts en recourant à peu près dans la même mesure qu'auparavant au secteur privé. Mais en outre, les travaux suivants ont été réalisés : amélioration de la signalisation indiquant les services le long de l'autoroute 401, continuant ainsi dans tous les districts l'application du programme pour une meilleure signalisation des croisements municipaux; réfection du toit en bardeaux du pont couvert à West Montrose (le seul pont couvert restant en Ontario); quelques travaux de rapiéçage à chaud de la chaussée; enfin, achèvement d'un contrat de peinture d'un pont dans le district de Chatham.

Le MSG a terminé la construction d'un garage de service et de remisage d'équipement pour le district régional de London et le MTO en a pris possession en novembre 1987. On a continué d'installer de nouvelles portes isolantes aux garages des patrouilles et on a isolé le toit de deux garages. De même on a continué de remplacer les réservoirs de carburant enfouis dans le sol.

Région du sud - ouest

Dans les districts de Owen Sound et de Stratford, l'hiver a été un peu plus rigoureux que d'habitude. Toutefois, dans les districts de Chatham et de London, on a connu un hiver plutôt tempéré. Dans le district nord, on a parfois fermé les routes et on y a répandu une quantité de sable et de fondant supérieure à la moyenne en raison des chutes de neige sporadiques. Les contrats d'entretien d'hiver sont restés rentables.

Les feux de circulation ont été améliorés ou remplacés en neuf endroits dans la région, alors que l'éclairage des routes a été augmenté en sept endroits.

Programme municipal

Avec la création du fonds d'amélioration municipale de l'Ontario et de l'initiative d'investissement dans les transports de l'Ontario, il a été possible d'accroître le total des subventions versées aux comtés, régions, cités, villes, villages, cantons et réserves indiennes de la région du Sud-Ouest.

Les subventions versées se sont totalisées à presque 169 millions de dollars pour la région, y compris les sommes affectées à l'exploitation du traversier de l'île Pelée.

Pour les voies de raccordement, un total de quelque 10,5 millions de dollars a été dispensé aux zones urbaines de la région, et des améliorations importantes ont été apportées notamment à Windsor, Amherstburg, Leamington, Ingersoll, Guelph, Stratford, Barrie et Orillia.

Conducteurs et véhicules

Le personnel affecté à l'examen du permis de conduire a administré 94 268 examens sur route, en augmentation de 9 pour 100 sur l'exercice précédent, de même que 138 680 examens théoriques, soit une augmentation de 8,9 pour 100. La réforme du permis de conduire qui a été entreprise en 1986-1987 a servi de repère pour prévoir les ressources humaines et financières du présent exercice. Le conseiller au perfectionnement des conducteurs ont tenu 10 752 entrevues de démérite. Ils ont aussi commencé à tenir des entrevues de groupe à raison d'un conseiller pour 12 à 15 personnes, au lieu de l'entrevue individuelle. On continuera d'appliquer cette formule collective pour le prochain exercice.

Les inspecteurs de sécurité ont procédé à 10 726 inspections de véhicules utilitaires motorisés, que ce soit dans des postes d'inspection des camions ou sur le terrain. De même, 2 365 véhicules de transport scolaire ont été inspectés, ainsi que 774 autobus à usage commercial. Les postes d'inspection mobiles ont procédé à la vérification de sécurité de 5 054 voitures et camions légers, soit une augmentation de 9,6 pour 100 par rapport à l'exercice antérieur. Il est projeté de tenir ces inspections en poste mobile tout au long de l'année au lieu de la période printemps-été-automne, pourvu qu'il y ait des installations abritées. Le personnel a également fait enquête sur 1 421 plaintes relatives au programme d'inspection des véhicules automobiles.

Le ministre Ed Fulton a inauguré officiellement le poste d'inspection des camions à Windsor Sud en mai 1987. La construction du poste d'inspection des camions à North Putnam a commencé à l'automne 1987 et sera probablement terminée en septembre 1988. Les inspecteurs des transports routiers ont effectué 476 179 vérifications de véhicules et 151 826 contrôles de documents, ce qui représente une hausse respective 9,7 pour 100 et 7 pour 100 sur l'exercice précédent. De ce nombre, 11 057 déclarations de culpabilité ont été rendues sous divers chefs d'accusation. Des enquêtes ont été effectuées à propos de 509 soupçons d'infraction à la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, de même que 35 à propos de la Loi sur les véhicules de transport en commun. De plus, 8 246 permis pour véhicules surdimensionnés ont été délivrés.

Les régions du MTO

Région de l'est

Entretien

L'entretien d'hiver dans la région de l'Est a exigé le déneigement de 1 228 895 km de route et l'épandage de 94 124 tonnes de fondant chimique et de 63 011 tonnes de sable.

L'entretien d'été a comporté notamment la peinture de lignes médianes sur 5 082 km et de lignes latérales sur 4 367 km. Au total, 3 148 arbres et 15 856 buissons ont été plantés et 21 hectares de pelouse ont été ensemencés. Il a fallu enlever 1 963 arbres morts constituant un danger public et pulvériser 3 969 hectares de mauvaises herbes et de broussailles. Les travaux de signalisation routière ont comporté sept nouvelles installations, deux modifications et la mise en place de cinq feux clignotants. Au total, 86 nouveaux lampadaires ont été installés et 17 autres modernisés.

Deux services de traversier ont été exploités, celui de Wolfe Island, qui a effectué 12 732 traversées et transporté 352 822 véhicules, et celui de Glenora, qui a effectué 20 984 traversées et transporté 283 687 véhicules.

Des permis ont été accordés pour 740 projets de construction, 451 voies d'accès, 331 empiétements, 182 panneaux publicitaires, 22 panneaux indicateurs et 239 panneaux en site particulier.

Programme municipal

Des subventions totalisant 117 319 000 $ ont été versées à neuf comtés, une municipalité régionale, 135 cantons, 67 municipalités urbaines, trois réserves indiennes et plusieurs municipalités non constituées. En outre, 4 490 300 $ ont été affectés aux routes de raccordement et 701 600 $ aux routes d'aménagement.

Construction

D'importants travaux d'élargissement et de resurfaçage du Queensway, à Ottawa, ont été complétés entre l'avenue Bronson et la rue Main et se poursuivent entre la rue Main et le chemin Belfast.

Le nouvel échangeur du boulevard Saint-Laurent a été achevé, tout comme l'élargissement du pont Hurdman.

On a terminé la reconstruction d'un segment de 8,3 km sur la route 28 au lac Hardwood et de 7 km sur la route 507, à Catchacoma.

La couche de roulement de l'autoroute 401 a été refaite en direction est, entre Iroquois et Upper Canada Village; sur l'autoroute 417 à l'ouest de la route 34; sur la route 132, depuis Dacre jusqu'à Renfrew; sur la route 28 en direction sud depuis Paudash; enfin, sur la route 37 à Thomasburg.

Sur la route 62, en direction est à partir de Bonnechère, une pente préalablement construite a été revêtue d'un mélange préparé à chaud. Le croisement de la route 33 et du chemin Gardiners a été reconstruit pour le rendre plus efficace et on a rénové à divers degrés un nombre considérable de structures; enfin, un bâtiment neuf de 12 places a été achevé pour la patrouille routière à Summerstown.

Conducteurs et véhicules

Le personnel administrant les examens du permis de conduire ont effectués 102 805 examens théoriques et 54 752 examens sur route. Il a délivré 41 032 permis de conduire temporaires, remplacé 57 311 permis, échangé 18 285 permis d'origine extra-provinciale, et renouvelé 48 802 permis.

Les conseillers en perfectionnement des conducteurs ont tenu 3 991 entrevues de démérite et 70 avec des récidivistes d'accidents. Les conseillers ont également tenu 44 audiences médicales, huit pour conduite d'autobus scolaire et 32 pour dispense médicale.

Délivrance des permis

Les bureaux d'immatriculation de Kingston et d'Ottawa ont immatriculé 207 565 véhicules, en plus de délivrer 3 965 permis spéciaux pour déplacement de charges surdimensionnées et de renouveler 60 700 permis de conduire.

Application des lois

Les préposés à l'application des lois ont inspecté 4 470 véhicules utilitaires motorisés pour en vérifier la conformité avec les normes de la Canadian Vehicle Safety Alliance, de même que 649 autobus scolaires et 100 autobus routiers. Les postes d'inspection mobiles ont inspecté 1 885 voitures de tourisme et camions légers.

Les demandes publiques pour ce qui est de la sécurité des véhicules automobiles ont amené le personnel du ministère à effectuer 1 153 enquêtes intéressant les postes d'inspection des véhicules automobiles.

Dans les postes d'inspection de camions en bordure des routes, les inspecteurs ont examiné 170 642 véhicules utilitaires au regard du Code de la route de l'Ontario, de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (Canada), de la Loi sur les véhicules de transport en commun, de la Loi sur le transport de matières dangereuses et de la Loi de la taxe sur les carburants, ce qui l'a amené à établir 8 172 rapports sous serment.

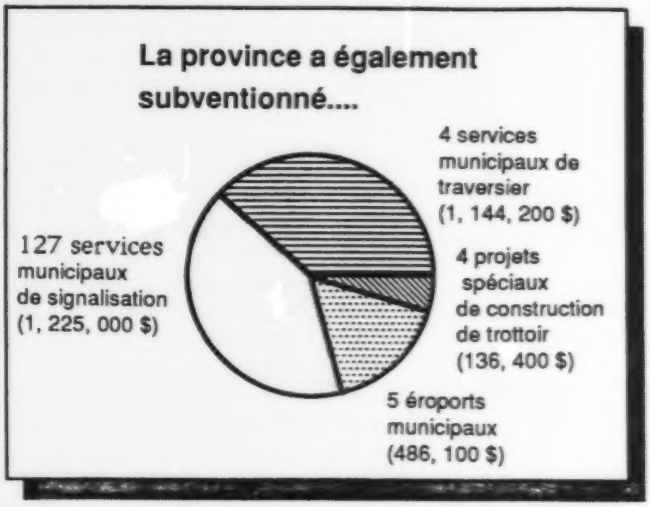
Les enquêteurs ont effectué 825 enquêtes à propos d'allégations d'infraction à la Loi sur les véhicules de transport en commun et à la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés.

Genie et emprises

Le bureau a préparé les appels d'offres relatifs à 15 projets de construction et a traité 26 autres projets divers.

La Commission des évaluations environnementales a approuvé l'étude environnementale portant sur 21 km de l'autoroute 416, depuis le chemin Century jusqu'à l'autoroute 417, et le premier ministre a annoncé, le 3 septembre 1987, que la construction aurait lieu. Dans la région d'Ottawa, l'arpentage et l'acquisition des terrains et autres activités connexes ont commencé à l'échangeur de la route 17 et de la rue Champlain, de même que l'élargissement de quatre à six voies de l'autoroute 417 (Queensway), entre les avenues Woodroffe et Maitland.

Les travaux de conception ont été achevés en vue du resurfaçage et de la rénovation des ouvrages d'art sur l'autoroute 401, de Napanee à Kingston en direction ouest, et de resurfaçage de l'autoroute 417, en direction est à partir du chemin Russell. On a terminé les plans pour quatre voies de dépassement sur la route 17, au nord de la route 15 et au sud de la route 60, de même que pour un projet de nivellement sur la route 28, à partir du Kilomètre 8 à l'ouest de l'autoroute 514; enfin, le resurfaçage a été achevé sur des segments des routes 16, 17, 42 et 515 à travers la région.



Les régions du MTO

Région du nord

Construction

D'importants travaux de construction ont été achevés sur la route 654, au sud de la route 11; sur la route 518 en direction ouest, depuis la route 11 jusqu'à Sprucedale; sur la route 575 en direction nord depuis le Kilomètre 8,3 au nord de la route 17; sur la route 101, de Schumacher à South Porcupine; sur la voie de contournement de Smooth Rock Falls, nouvelle route 634; sur la route 64 en direction nord à partir de la route 528 (Noelville); enfin, sur les voies de dépassement de la route 69, au nord de la route 559.

Les travaux de construction ont été achevés pour les ouvrages d'art suivants : pont de la rivière Wahnapatie, sur la route 637; pont de la rivière Montréal, sur la route 65; et viaduc du chemin Taylor sur la route 11.

Divers travaux de nivellement ont été complétés sur la route 17, en raison de gonflements dûs au froid, à l'est et à l'ouest de Sudbury, sur la branche ouest de la route 535, et sur les chemins Bailey et Hanes Industrial à Huntsville.

Les travaux de réfection de structure ont été achevés sur la route 69, au pont de la rivière Still, et sur la route 11 sud, au pont de la rivière Muskoka, tandis qu'ils se poursuivent sur la route 69, au pont de la rivière Shawanaga, sur la route 11 au pont de la rivière Driftwood et sur la route 539 au pont de la rivière Sturgeon. On a parachevé le revêtement de : la route 65 vers l'ouest depuis Kenabeek; la route 35 en direction sud, depuis le Kilomètre 12,5 au sud de Dorset; la route régionale 7153 à Sudbury; la voie de contournement sud-ouest; la route 518 entre la route 11 et Kearney; la route 11 jusqu'à Sprucedale; la nouvelle route 144 (voie de contournement nord-ouest); la nouvelle route 11 (voie de contournement de Callander); la route 101 en direction est depuis South Porcupine; la route 6 à partir de South Baymouth et la route 11 en direction nord depuis la route 64.

Conducteurs et véhicules

Un personnel de 29 examinateurs et employés de bureau a administré 22 661 examens sur route et 55 336 examens théoriques. Un agent régional chargé du perfectionnement des conducteurs a tenu 1 068 entrevues avec des conducteurs ayant atteint neuf points de démérite et a effectué 19 révisions administratives.

Un personnel de 10 inspecteurs de véhicules a inspecté 3 009 véhicules utilitaires, 1 211 véhicules de transport scolaire, 92 autobus servant à des communautés religieuses, au transport en commun, au transport de personnes handicapées et au transport interurbain.

Les inspecteurs ont également effectué 444 enquêtes sur les stations d'inspection des véhicules et ont inspecté 2 474 camions légers et voitures grâce aux postes mobiles.

Ils ont retiré de la circulation 486 véhicules qui ne répondaient pas aux normes de sécurité .

Les vérifications, les enquêtes et les inspections des véhicules utilitaires, des voitures et des camions légers se sont soldées par 522 poursuites intentées en application du Code de la route.

Les 19 inspecteurs du transport routier ont effectué 125 952 inspections à cinq postes permanents d'inspection de camions, quatre postes de vérifications et six postes de patrouille routière. En tout, 6 004 procès-verbaux de contraventions ont été établis, dont 3 801 ont donné lieu à des poursuites en justice.

Programme municipal

Au titre de divers programmes d'aide aux travaux routiers, 53 090 600 $ ont été accordés à 150 municipalités dont une municipalité de comté, une régionale, une de district, trois cités, 35 villes, sept villages, 81 cantons, quatre districts en voie d'organisation et 17 réserves indiennes. En outre, 2 580 000 $ ont été consacrés à 19 routes de raccordement, 4 550 000 $ à 14 routes d'aménagement et 478 000 $ à l'entretien des routes de raccordement.

Dans les régions non constituées, 5 145 000 $ ont été consacrés à l'entretien et à la construction de routes locales qui relèvent de 113 commissions de routes locales, 9 conseils de corvées légales et de divers projets spéciaux.

Entretien

Des travaux d'entretien d'été ont été effectués sur 5 570 km de route principale, secondaire et tertiaire et un service de traversier a été exploité à Gardiner. Outre les travaux usuels d'entretien, on a procédé aux travaux suivants : gravillonnage, imprégnation, traitement de la surface, paillage, obturation des fissures et rapiécage d'asphalte.

Des travaux d'entretien d'hiver ont été effectués sur la plupart de ces routes. Le déneigement a été assuré en partie grâce à 39 entreprises privées. Cinq nouveaux dômes ont été construits et deux autres ont fait l'objet d'une rénovation substantielle.

Genie et emprises

Le personnel affecté à la planification et à la conception a mené à bien 26 projets d'une valeur totale de 42 346 000 $, 73 pour 100 du travail ayant été réalisé par le personnel du bureau et 27 pour 100 par des entreprises-conseils. Ces travaux comprenaient : agrandissement d'un réseau comportant le repavage sur 2,8 km, la construction de 3,3 km de route et un échangeur; des rénovations comportant le resurfaçage de 261 km de route et la modification des voies de dépassement sur les routes 69 et 17.

La section des structures a réalisé les plans de cinq nouveaux ponts et les plans de rénovation de quinze ouvrages d'art portant sur une valeur de 5 600 000 $, 55 pour 100 du travail ayant été effectué par le personnel et 45 pour 100 par les entreprises-conseils.

Région du nord - ouest

Construction

Un contrat de fondation granulaire et de revêtement sur un tronçon de 8,3 km de la voie de contournement de Kenora a été attribué en 1987 et doit être complété à la mi-1988. Un segment de la route 17, dans les environs de Dryden, a fait l'objet d'un contrat important comportant le nivellement, le drainage, une fondation granulaire et un revêtement préparé à chaud sur une distance de 19,1 km. Les travaux de nivellement exigent aussi d'élargir plusieurs déblais rocheux. Une construction d'égale importance a été entreprise sur la route 11, dans les environs d'Atikokan; des travaux de nivellement, drainage, fondation granulaire et revêtement préparé à chaud se feront sur une distance de 23 km, et quelques rapiéçages seront appliqués à chaud en divers endroits, dont certains se trouvent sur la route 622.

Entretemps, un travail considérable de nivellement faisant l'objet de plusieurs contrats a été commencé sur les routes 527 et 599, et exigeront beaucoup d'excavation en sol rocheux. Trois contrats pour traitement de surface sur la route 631 ont été réalisés sur une distance cumulative de 119 km. De même, on a achevé la fondation granulaire et le revêtement préparé à chaud sur la route 614, depuis le Kilomètre 1,9 au nord de la route 17 jusqu'au Kilomètre 21,7, en direction nord.

En plus de travaux de voierie, on a parachevé la rénovation de deux grandes structures, soit le pont du chenal Keewatin sur la route 17 et une portion de la chaussée Noden sur la route 11, près de Fort Frances.

Le bureau de l'administration de la construction a également attribué des contrats pour l'enrobage des structures d'acier au cours de l'exercice écoulé, soit le pont de la rivière Pic sur la route 17, à l'est de la route 627; et les ponts de la rivière de Trout Lake et de la rivière de Chukuni sur la route 105.

Génie et emprises

L'administration régionale du génie et des emprises a accordé des contrats de construction d'une valeur approximative de 41 millions de dollars, portant sur 11,3 km de nouvelle construction, 48,7 km de reconstruction et 369 km de resurfaçage, soit 243,9 km au total. Ce programme comportait aussi la construction de trois nouveaux ouvrages d'art et la rénovation de 12 autres. Divers autres projets ont été parachevés au coût d'environ 2,2 million de dollars, dont neuf relatifs aux postes de patrouille, aux postes d'inspection de véhicules et à la peinture de ponts.

Le bureau a également fait l'acquisition de terrains et entrepris des travaux d'ingénierie, de géotechnique et d'arpentage nécessaires au programme d'immobilisations. Il a exercé une surveillance technique sur les travaux de construction ayant fait l'objet de contrats attribués par le ministère et des municipalités. Il a également effectué des travaux de contrôle de l'environnement et des couloirs d'accès et a collaboré au système de gestion du revêtement routier.

Bureau des chemins de pénétration

Les entreprises usagères ont assumé une partie des coûts d'entretien d'été et d'hiver de 263 km de route industrielle et de 69 km de route tertiaire. En outre, le bureau a assumé l'administration et la surveillance des travaux d'entretien remboursables sur 368 km de chemin de pénétration et de la construction de 11 chemin de pénétration (48 km).

Conducteurs et véhicules

Les inspecteurs ont effectué l'inspection mécanique de 2 921 véhicules utilitaires, de 1 725 sur la route et de 922 autobus scolaires.

La section des véhicules de transport a procédé à l'inspection de 77 800 véhicules utilitaires, ce qui a donné lieu à 4 117 poursuites devant les tribunaux de la région.

Les examinateurs du permis de conduire ont administré 16 850 examens théoriques et 14 053 examens pratiques. Le conseiller en perfectionnement des conducteurs a tenu 1 098 entrevues de démérite, 20 audiences médicales et 41 audiences de dispense médicale.

Le personnel affecté à la délivrance des permis a instruit 58 788 demandes. En outre, quelque 29 préposés à l'immatriculation et aux permis de conduire ont traité les demandes des propriétaires et conducteurs de véhicules.

Entretien

L'entretien usuel d'été et d'hiver a porté sur 5 800 km de route principale, secondaire et tertiaire. L'hiver ayant été relativement doux, les dépenses d'entretien d'hiver ont été inférieures aux estimations. La privatisation des travaux d'entretien a encore connu une légère hausse. L'entretien des immobilisations a porté notamment sur la rénovation de ponts, l'imprégnation et le traitement des surfaces, ainsi que l'entretien des routes gravillonnées. Les installations des patrouilles routières ont été rehaussées de trois nouveaux dômes d'entreposage de sable, de nouvelles portes de garage, de toits refaits à neuf et d'agrandissement de plusieurs cours.

Programme municipal

Des subventions totalisant 20 568 600 $ ont été versées à quelque 70 municipalités et 11 réserves indiennes. Le personnel a administré huit projets de route de raccordement au coût total de 3 343 000 $. Quelque 3 431 000 $ ont été accordés à 116 commissions de routes locales, à huit conseils de corvées légales, à 30 réserves indiennes (dont 11 dans le Grand Nord) et à divers groupes non officiels qui s'occupent des voies publiques ne relevant pas du ministère.

Bureau du transport dans le Grand Nord

Construction d'aéroports

Nouveaux aéroports : Angling Lake (Wapekeka) — débroussaillage et brûlage réalisés à 5 pour 100, contrat de transport, achat d'équipement et de carburant. Kingfisher Lake — nivellement et matériaux granulaires, bâtiments, installation de réservoirs de carburant, achevé à 50 pour 100; Muskrat Dam — nivellement et matériaux granulaires, charriage de gravier, bâtiments, installation de réservoirs de carburant, achevé à 95 pour 100; North Spirit Lake — ingénierie (choix de l'emplacement); Ogoki — nivellement et matériaux granulaires, installation de réservoirs de carburant, achevé à 85 pour 100; Peawanuck — nivellement et matériaux granulaires, bâtiments, éclairage de la piste, installation de réservoirs de carburant, achevé à 60 pour 100; enfin, Wunnumin — ingénierie.

Valeur totale des travaux : 3 919 000 $

Amélioration des aéroports : 9 aéroports ont fait l'objet de divers travaux à des fins d'amélioration : éclairage de piste, installation de réservoirs de carburant, lignes de transmission d'électricité, élargissement des pistes, prolongement des pistes, aménagement des lots loués, agrandissement de l'aire de stationnement et des salles d'attente.

Valeur totale des travaux : 507 000 $

Valeur totale de la construction : 4 426 000 $

Entretien des aéroports : entretien usuel d'été et d'hiver effectué dans 22 aéroports.

Valeur totale des travaux : 2 994 871 $

En 1987-1988, un nouveau programme a été ajouté au transport dans le Grand Nord : la réfection.

Divers travaux de réfection, ainsi que certains travaux exceptionnels, ont été effectués dans 17 aéroports. Resurfaçage des pistes, charriage de gravier, gravier concassé de réserve, drainage des pistes, amélioration du chemin de l'aéroport, clôture de sécurité, création de sources de gravier, stabilisation des pistes, réparation des ponts, plans maîtres, remplacement d'équipement, systèmes d'économie d'énergie et traitement de l'eau.

Valeur totale des travaux : 1 876 000 $

Programme des routes de réserve : des travaux de construction et d'entretien ont été effectués dans six localités éloignés.

Valeur totale des travaux (part du MTO) : 71 000 $

Valeur totale des travaux réalisés par le Bureau des transports dans le Grand Nord: 9 367 000 $

Génie et construction

Division du génie routier

Bureau des structures

Le personnel du bureau a préparé autant de plans pour de nouveaux ponts et de grands projets de réfection que durant l'exercice précédent. On a confié davantage de travaux à des entreprises-conseils, le nombre de projets confiés à celles-ci ayant atteint son plus haut niveau depuis maintes années.

Le dessin des plans a commencé pour la nouvelle autoroute 407, dont les ouvrages d'art sont concentrés à l'intersection des autoroutes 407/400, et comprennent un échangeur à 4 niveaux. Une maquette de cet échangeur a été réalisée afin d'assurer le choix le plus judicieux d'ouvrages d'art, compte tenu des détails, de l'économie, de la constructibilité et de l'esthétique.

La réfection des ponts est demeurée extrêmement prioritaire; 120 rapports sur l'état des tabliers ont été examinés et 76 évaluations de capacité ont été effectuées. On a admis la nécessité d'un système global de gestion des ponts, si bien que la réalisation de plusieurs composantes pour ce genre de système a été entreprise, notamment la rédaction d'un manuel sur la réfection, l'inspection et l'analyse financière.

L'augmentation du nombre de services rendus aux municipalités s'est poursuivie. Le bureau a dû approuver 168 plans finals et 236 règlements limitant la charge des véhicules, ce qui constitue dans l'un et l'autre des cas une augmentation de 15 pour 100 par rapport à l'exercice précédent.

On a fait appel au système d'analyse des ponts modulaires de l'Ontario pour plusieurs travaux de construction et de vérification. L'AASHTO ayant choisi ce système comme le plus perfectionné qui soit, le ministère a conclu un accord d'échange avec l'AASHTO qui s'en inspirera pour élaborer un système de conception des ponts à l'intention des états américains. Le ministère aura accès à tous les perfectionnements apportés au système par l'AASHTO.

La rédaction de la troisième édition du Ontario Highway Bridge Design Code (OHBDC) s'est poursuivie et la première ébauche de chaque section a été soumise pour commentaire en 1988. La version de 1987 de la norme CSA-S6 (conception des ponts routiers) a adopté la plupart des dispositions de l'OHBDC; l'AASHTO a également décidé de réécrire son cahier des charges pour les ponts en s'inspirant de l'OHBDC. Il semble donc que d'ici à 1991 toutes les autorités d'Amérique du Nord utiliseront des codes d'architecture des ponts qui seront semblables par leur organisation, leur contenu et leur principe.

Bureau des levés et des plan

Le bureau a poursuivi l'élaboration des politiques, méthodes et programmes de formation touchant les applications techniques des systèmes automatisés de levés. Il est maintenant doté de 12 postes à contrôle total.

De ce nombre, deux sont utilisés dans la région de l'Est, deux autres sont réservés aux tracés et à la sauvegarde, deux dans la région du Centre, deux dans le Sud-Ouest, un dans le Nord et un dans le Nord-Ouest.

Les deux derniers sont employés au bureau central pour des travaux de conception et de contrôle. Les programmes de formation se sont poursuivis concernant le travail sur le terrain et le traitement des données numériques nécessaires à la conception des routes.

Le bureau a établi et évalué 661 bornes cadastrales de contrôle horizontal pour le système de coordonnées de l'Ontario et a établi 45 repères de données géodésiques pour le système de contrôle vertical.

Au 31 décembre 1987, 59 plans avaient été assujettis à la procédure de révision après enregistrement, ce qui représente 12 pour 100 du nombre total de plans produits dans les régions. Le groupe des services géodésiques a désigné 47 km de route comme route à accès limité dont le total est maintenant de 10 172 km.

La section de photogrammétrie et de télédétection a administré les contrats de photographie aérienne et de cartographie, a réalisé des plans photogrammétriques, des coupes transversales et des mosaiques et elle a dirigé des projets de télédétection.

Au cours de l'exercice, une distance de 2 070 km a été photographiée par avion à diverses échelles par des entrepreneurs privés.

L'unité de photogrammétrie a produit 205 cartes, dont 35 à moyenne échelle (1:2000) et 170 à grande échelle (1:500 et 1:2000) et elle a réalisé un projet comportant 238 coupes transversales.

L'unité de télédétection a réalisé 28 m2 de mosaiques photographiques; elle a traité 513 demandes de service de photothèque et elle a rédigé 5 rapports à propos de télédétection.

La section de cartographie a terminé deux grands projets de cartes au cours de l'année écoulée, notamment : la carte routière officielle 1988-1989 et le guide touristique du Nord de l'Ontario.

Le bureau a également répondu à 60 demandes gouvernementales de services cartographiques pour la production d'une brochure, de 404 nouvelles cartes de base et de 1 798 films et/ou cartes de base en duplicata. Il a également éxécuté 11 contrats de vente de films de base au secteur privé.

Bureau de l'environnement

Le Bureau de l'environnement a formulé et mis en application des politiques et méthodes afin que les programmes du ministère respectent la législation sur l'environnement et corresponde à une norme environnementale acceptable.

Durant l'exercice écoulé, les efforts ont surtout porté sur une gestion convenable des déchets du ministère. Pour respecter l'engagement du ministère à

cet égard, un planificateur à l'environnement et à la gestion des déchets a été embauché dans chacune des cinq régions.

Le bureau s'est attaché à fournir des conseils au sujet des déchets au personnel du MTO, aux municipalités et aux organismes provinciaux. En outre, un cours a été créé à l'Université de Guelph sur la gestion des déchets et des déversements, en annexe aux études offertes à la C.S. Anderson Rd. School.

Le personnel du ministère a négocié plusieurs modifications significatives aux règlements pris en application des lois sur l'environnement afin qu'il soit plus pratique pour les autorités routières de s'y conformer.

Par ailleurs, une expertise environnementale a été établie au sein du MTO à propos notamment des évaluations environnementales du bruit, de l'archéologie, des pêcheries, du contrôle de l'érosion, des effets sur l'eau superficielle et souterraine et de la faune.

Le bruit a encore retenu l'attention. Un expert-conseil a été chargé de préparer un manuel réunissant les politiques, procédures et méthodes à l'intention des planificateurs. Il est également prévu de retenir les services d'un expert en acoustique pour étoffer l'aspect technique.

Le bureau a assuré la présidence du comité pour des normes provinciales dans les spécialités environnementales, lequel a établi plusieurs normes permettant de suivre une approche systématique pour protéger l'environnement lors de travaux.

Le respect des prescriptions environnementales ont fait l'objet de vérification tout comme l'eficacité des mesures atténuantes. Une étude a examiné les effets sur l'environnement de l'hydrodémolition.

Section de la conception des fondations

Au cours de l'exercice, la section a inspecté 52 ouvrages d'art et fondations sur roc. Des rapports ont été préparés dans chaque cas sur la conception et la construction des fondations. Ces projets ont été confiés dans sept cas à des conseillers en géotechnique travaillant sous la direction de la section, les 45 autres ayant été réalisés par le personnel de la section.

En outre, la section a dressé des rapports sur les fondations de 37 projets, qui ont été intégrés aux cahiers des charges. Elle a aussi réalisé la conception préliminaire et finale des fondations de 63 ouvrages d'art à bâtir.

Elle a fourni quotidiennement une aide technique à l'administration centrale et aux bureaux régionaux du MTO, ainsi qu'aux municipalités et organismes extérieurs, sur tous les aspects de la conception et de la construction des fondations, dont quelque 40 problèmes de construction nécessitant une inspection sur le terrain afin de recommander des mesures correctives immédiates. Ces interventions ont porté notamment sur des difficultés de remblayage et de terrassement, des problèmes d'évacuation des eaux des ponceaux et tunnels ou des dispositifs d'ancrage.

Douze projets d'appareillage ont été vérifiés pour mesurer le tassement, le mouvement latéral et les tensions internes des remblais en terre et en pierre, y compris certains où les plans exigeaient le renforcement du sol.

Nouvelles techniques

Parmi les techniques employées ces deux ou trois dernières années, certaines n'avaient jamais été essayées auparavant dans des projets du MTO. Ces ouvrages ont continué de faire l'objet de vérifications en 1987.

1. Réfection du pont de la rivière Buskego, contrat 84-219. Emploi de styromousse afin de réduire considérablement la pression latérale sur les culées.

2. Avenue Harwood, GO ALRT/ Transport en commun, contrat GGE-313. Ancrages permanents dans le sol pour de grands murs de soutènement, ce qui a réduit substantiellement les coûts. Sera également utilisé dans les contrats GGE-310/312.

3. Route 115, route de comté, échangeur no 10, projet 74-70-06. Essais de pieux dans des strates soumises à de fortes pressions artésiennes. Il en résulte une économie substantielle des coûts; sera utilisé de nouveau dans deux autres ouvrages d'art.

4. Pont de la rivière Porcupine, route 101, projet 127-81-02. Emploi de styromousse pour réduire le poids du remblai de l'approche, ce qui augmente la stabilité et réduit la longueur de pont d'environ 30 m.

5. Autoroute 410, Brampton, contrat 84-85. Recours au renforcement du sol pour consolider les remblais de terre et réaliser des pentes plus raides, c.-à-d. 1:1 ou parfois plus accentuées.

6. Appareillage du viaduc du chemin du lac Heart, autoroute 401 commande 86-26027. Mesure des mouvements du viaduc.

7. Autoroute 407/croisement du chemin de fer CN : construction de drains souterrains et de manteaux de drainage suivant l'avis du personnel du bureau, afin de stabiliser les pentes avant et latérales du talus de l'approche sud. Ce remblai avait été construit avec des matériaux non cohésifs à grain fin, peu propices à l'écoulement, ce qui l'avait rendu instable suite à une pluie torrentielle.

Section des produits bitumineux

L'exécution des travaux pour les programmes de la région du Centre et du reste de la province repose sur des essais de matériaux, comme, par exemple, la création de mélanges bitumineux et l'essai des compositions; sur l'évaluation des produits en vue d'établir la liste des sources jugées appropriées; et sur les avis techniques dispensés en matière de construction et d'entretien. Le procédé d'extraction des échantillons a été amélioré pour plus d'exactitude.

Un système d'évaluation exhaustive des plus perfectionnés a été établi pour échantillonner les matériaux bitumineux afin de suivre l'évolution des besoins associés à un trafic plus lourd et plus nombreux.

De nouveaux procédés de vérification ont été introduits pour évaluer les émulsions polymères modifiées et les ciments d'asphalte. Le travail s'est poursuivi en vue de moderniser le procédé de réalisation des mélanges actuels.

La section a appuyé l'industrie ontarienne en faisant l'évaluation du matériel de recyclage à chaud sur place et l'évaluation des Bonifibres, fibres polyesters utilisées comme additifs.

Le travail s'est poursuivi en vue d'établir le cahier des charges pour les matériaux bitumineux et la construction faisant appel au contrôle des agrégats mélangés à chaud par l'entrepreneur.

De nouvelles spécifications ont été ajoutées pour ce qui est des émulsions et du ciment d'asphalte polymérisé.

Section du beton

Le personnel a beaucoup aidé les équipes régionales durant la saison de construction. Les demandes les plus fréquentes concernaient l'utilisation des revêtements de béton modifié au latex et la protection cathodique, en particulier dans le Nord de l'Ontario. La réalisation de documents audiovisuels de formation aux nouvelles méthodes de construction s'est poursuivie.

Les épreuves de conformité aux normes de résistance du béton ont abouti à d'excellents résultats, puisque aucun béton n'était en deçà des normes. Dans la région de Windsor, une norme de tolérance quant à la résistance et à l'épaisseur des revêtements en béton a été assortie à deux petits contrats. Le personnel a continué d'aider l'industrie dans son programme d'accréditation des techniciens du béton oeuvrant sur le terrain.

Le laboratoire a été équipé d'un dispositif automatique pour créér le vide d'air permettant de tester la durabilité du béton durci, et d'une nouvelle chambre à ozone permettant de déterminer la durabilité des coussinets et des scellements de caoutchouc. Les projets suivants ont été réalisés pour le bureau des structures : évaluation de ciments non rétrécissants; contrôle des dispositifs d'ancrage utilisés pour les murs-écrans installés à posteriori; évaluation de l'effet contaminant de la créosote contenue dans les pièces de bois sur les tabliers de béton mince. Le laboratoire était également occupé à mettre au point un béton de couleur convenable pour réparer le faîte rocheux aux chutes Kakabeka.

La durabilité des nouveaux bétons continue de laisser perplexe. Les recherches se sont poursuivies en ce qui concerne l'uniformité et la performance du ciment, l'utilisation de cendres dans le béton, l'utilisation de fibres de polypropylène, l'efficacité des scellements pour béton et la réactivité des agrégats alcalins.

Section des sols et agrégats

Le personnel a continué d'offrir des services spécialisés dans les domaines suivants : analyse du sol et des agrégats; maintenance des densitomètres d'humidité nucléaires employés au ministère; conception et fabrication de nouveaux équipements de laboratoire, ainsi que l'entretien des équipements existants; analyse et évaluation de produits désignés d'origine destinés au traitement des sols et des agrégats d'origine pour surface de première catégorie; recommandations quant à la stabilité des pentes rocheuses et aux méthodes de stabilisation; réalisation de programmes de corrélation des analyses entre laboratoires; enfin, solution d'une myriade de questions relatives aux sols et agrégats.

En coopération avec le ministère des Richesses naturelles, la section a établi une nouvelle marche à suivre pour établir les permis d'exploitation d'une carrière au bord des routes dans des localités où le public s'y oppose vivement. Ces dispositions insistent grandement sur de meilleures mesures de réhabilitation et de meilleures techniques d'exploitation pour réduire les nuisances. La tenue de réunions publiques est un élément clé permettant d'expliquer les avantages d'une exploitation le long des chemins et la façon de faire ces exploitations.

Par ailleurs, les laboratoires ont obtenu de nouveaux ordinateurs et nouveaux programmes qui effectueront tous les calculs nécessaires et le rangement sur fichier électronique.

La section a établi une norme physique pour un type de gravier qui servira au surfaçage des routes à faible trafic. Ce matériau sera mis à l'essai par les municipalités au cours des prochaines années, puis on évaluera le rapport qualité-prix.

Le personnel a poursuivi la mise au point de méthodes plus rapide et économique pour expérimenter les agrégats et savoir mieux prédire leur rende-

ment. Les premiers résultats indiquent quelques solutions prometteuses.

Section des produits chimiques

Poursuivant l'exécution de son programme, la section a répondu aux demandes d'évaluation et d'analyse diverses portant sur quelque 2 500 articles. De plus, elle a dispensé des services d'expertise et de formation au ministère et à d'autres autorités; elle a participé à la révision des politiques et des normes relatives à la peinture de l'acier de charpente, au marquage des chaussées et aux déchets dangereux.

Un programme a été entrepris pour informatiser les analyses de l'eau et devrait être pleinement fonctionnel au cours du prochain exercice. Cette opération devrait réduire partiellement le temps consacré aux analyses et accélérer la livraison des résultats d'analyses.

En coopération avec la section R et D, le personnel s'est engagé à fond dans un programme d'évaluation et d'amélioration des matériaux de marquage routier. Pour ce faire, il a fallu acheter un équipement spécial, initier un opérateur et créer de nouvelles techniques.

La section a également continué d'évaluer de nouvelles sortes de revêtement pour l'acier de charpente et de développer de nouvelles méthodes et procédés d'essai.

Bureau de conception des routes

Le bureau déploie ses activités de conception des routes dans six grands domaines : élaboration des plans; automatisation des plans; drainage et hydrologie; normes routières; applications; estimation préliminaire et revêtement.

L'équipe de conception a inventé un haut mur servant de terre-plein pour l'autoroute 401 d'évitement de Toronto; elle a étudié la faisabilité d'une voie de dégagement pour camions dans un endroit au nord de North Bay; elle a développé davantage un système informatisé d'appel d'offres et l'a rendu fonctionnel. Elle a encore perfectionné les écrans anti-bruit et les a essayés sur le terrain et une série de séminaires d'une journée a eu lieu à l'intention des employés municipaux pour les familiariser avec la conception et les qualités matérielles des écrans anti-bruit.

L'équipe de l'automatisation des plans a amplifié son projet pilote de conception assistée par ordinateur (dessin) en ajoutant un deuxième poste de travail à chacun des systèmes utilisés dans la région du Centre pour les levés de plan, la planification et la conception. Un nouveau système à un seul poste de travail a été installé dans le bureau de conception des routes pour dessiner en permanence des plans contractuels. Le personnel a consacré 40 jours/personnes à des cours de formation dans les régions et à la rédaction d'un guide de l'usager, intitulé "SYS 050 RECONSTRUCTION APPLICATIONS GUIDE".

Le service de drainage et d'hydrologie a terminé le chapitre 1 (plan hydraulique des ponts) du manuel de drainage et a révisé la section sur l'hydrodynamique de la troisième édition de l'Ontario Highway Bridge Code. Un rapport sur la future gestion des eaux pluviales, avec recommandation de plans modèles, a été réalisé pour le MTO. Deux directives interministérielles - contrôle de l'érosion et de la sédimentation en milieu urbain et plans de drainage urbain - ont été communiquées au bureau du MTO. Les directives B-217 (drains privés sur les emprises routières) et B-63 (Loi sur le drainage - politique et procédures du MTO) ont été distribuées. Enfin, le personnel a poursuivi la mise en oeuvre de deux nouveaux programmes de conception (choix du ponceau et refoulement de l'eau dû aux ponts).

L'équipe des normes routières a poursuivi la gestion du système de normes de l'Ontario, et a coordonné le travail de neuf comités spécialisés qui ont produit trois séries chacun de normes révisées et nouvelles concernant les dessins et les devis. De même, elle a publié l'édition 1988 de la brochure d'information sur la structure organisationnelle des normes provinciales de l'Ontario.

Le personnel affecté aux applications a mis à jour le manuel des normes de dessin géométrique pour les routes de l'Ontario, ainsi que le guide d'exécution, d'estimation et de documentation contractuelles; il a entretenu le fichier maître pour l'analyse des offres et le système de paiements; il a dispensé des avis techniques pour l'application des règles en matière de dessin géométrique et de préparation de contrats; il a mis à exécution les normes provinciales de l'Ontario dans les contrats du ministère; enfin, il a fait des exposés à des équipes de conception de routes municipales, des équipes de planification au ministère et à des classes de dessin technique.

L'équipe d'évaluation de la conception et des revêtements a réalisé des projets témoins où étaient incorporés la technologie de recyclage à chaud sur place et le pavage en pierres de béton à haute résistance. Le personnel a dispensé ses avis techniques pour réussir à sceller les dalles de béton par le dessous sur l'autoroute 401. L'inventaire de rugosité des revêtements portant sur 10 500 km de route (la moitié du réseau routier provincial) a été mis à jour dans le cadre du système de gestion des revêtements.

L'équipe d'évaluation de la conception des routes a examiné, dans leur phase initiale, quelque 160 projets estimés à 230 millions de dollars. De plus, elle a effectué des enquêtes sur le terrain suite à la construction pour voir si des améliorations peuvent être apportées pour l'avenir. Un vidéo montrant des détails importants de conception et de construction a été réalisé à partir de ces enquêtes et il est maintenant utilisé pour instruire les employés des régions.

Direction de la recherche et du développement

Les programmes de recherche stratégique à l'échelon national sont maintenant bien engagés, tant au Canada qu'aux États-Unis, afin de ralentir la dégradation future des infrastructures routières et de remédier aux lacunes actuelles.

Un rôle important dévolu au personnel de la direction de la R et D consiste à fournir une expertise en ce domaine et à faire en sorte que la découverte soit appliquée à l'amélioration des routes en Ontario.

De plus, des études et recherches sont effectuées grâce à une combinaison optimale du travail exécuté au ministère et des projets réalisés par des universités ou des entreprises-conseils afin de régler des problèmes immédiats ou à long terme en matière de conception, de construction et d'entretien des routes de l'Ontario.

Bureau de recherches sur les revetements et les chaussees

Le cadre structurel de la gestion des revêtements au ministère a été complété par une méthodologie d'optimisation qui permet de rationaliser la distribution des fonds pour la conservation des revêtements lorsque des routes sont segmentées au plan administratif.

Dans les endroits destinés à cet effet sur la route 7N, on a poursuivi des expériences qui visent à mesurer les effets dommageables des camions sur divers revêtements. On a étudié en particulier l'effet créé par la largeur des pneus de poids lourds. L'endroit a été soumis à des mesures de résistance structurelle, grâce à un déflectomètre de poids, dans des conditions saisonnières difficiles. Les programmes nécessaires au traitement de ces données sont maintenant en cours d'élaboration et de vérification.

Quatre types de ciment d'asphalte polymérisé ont été mis à l'essai sur l'autoroute 401 près de Port Hope. L'ajout de polymère permet de réduire l'écoulement du plastique et le creusement dû au surcroît de pression exercé par les pneus de camion de type radial.

Les essais de scellement des fissures dans les revêtements bitumineux ont été examinés après un deuxième hiver et les produits utilisés sur ces tronçons ont donné d'assez bon résultats.

L'appareil universel de mesure de rugosité a été modifié pour mesurer les heurts au croisement des voies ferrées et des critères sont en voie d'élaboration pour classer les passages à niveau.

Bureau de recherches sur les materiaux

Les principales activités entreprises en ce domaine ont porté sur les effets du sel sur les routes. Le bureau s'est intéressé notamment à la réfection des tabliers de pont et des composants de l'infrastructure, à la détection de la déterioration des ponts, à l'atténuation des effets du sel sur la végétation et à l'évaluation des substituts pour le sel minéral. En outre, les travaux du personnel se sont rapportés au contrôle des amoncellements de neige, aux appuis des ponts, au marquage des chaussées et aux bétons bitumineux.

Des études sur la protection des ponts contre la corrosion ont permis de raffiner les techniques de réfection des structures dégradées, surtout grâce à la protection cathodique. Un mélange de jointoiement a été mis au point pour mieux protéger les tendons précontraints. Des raffinements ont été portés à l'application du radar et de la thermographie (système DART) pour détecter la déterioration des tabliers de pont et des mesures ont été prises pour mettre cette technologie à la disposition du secteur privé.

En ce qui a trait à l'entretien d'hiver, le personnel s'est occupé principalement de poursuivre la démonstration à grande échelle qui avait été commencée à l'hiver 1986-1987 : l'efficacité de l'acétate de calcaire de magnésium comme fondant chimique de rechange.

Ce projet a été mis à exécution sur le QEW près de Grimsby, en collaboration avec le personnel affecté à l'entretien.

Bureau de recherches sur les structures

Étant donné qu'on ne peut guère assurer la sûreté des ponts routiers existants en l'absence de tout essai pratique, ce bureau a effectué en 1987 seize essais, visant pour la plupart à évaluer la capacité de charge des ponts à la structure douteuse. Par ailleurs, des travaux ont été entrepris pour mettre à jour et vérifier les règlements en vigueur concernant le poids des véhicules et leur répercussion sur la conception et l'évaluation des ponts.

Systèmes de circulation et de decision

Le personnel a continué d'appliquer les nouvelles technologies et techniques visant à améliorer la mobilité, la sécurité et l'efficience du réseau routier.

En ce qui concerne le système de renseignements sur l'état des routes, les conclusions d'une étude avantage/coût fondée sur les données de l'entretien routier de l'hiver passé seront connues dans un proche avenir.

Innovations routieres et recherche stratégique

Au cours de 1987-1988, l'équipe de ce bureau a participé à un programme de recherche sur les incidences économiques de l'entretien et de la gestion des chaussées, à de nouvelles dispositions en vue d'accélérer la mise en usage de nouveaux produits; et à la démonstration d'un service d'échange d'information technologique.

L'embauche d'un spécialiste des facteurs humains a permis d'entreprendre divers projets d'intérêt routier. Le personnel s'est également occupé de coordonner la participation de l'Ontario au programme canado-américain de recherche stratégique sur les routes et a réalisé à cette fin plus de 30 nouveaux rapports pour diffuser les découvertes.

Direction des travaux d'immobilisations

La direction veille à la gestion efficace de toutes les ressources financières investies dans les transports et assure la planification des routes, l'établissement des priorités et les services requis par le programme des routes provinciales. Elle s'occupe aussi d'ordonnancer et de contrôler les dépenses d'immobilisations destinées à la construction et aux investissements routiers auxiliaires.

Son activité se répartit entre deux unités fonctionnelles : le bureau de planification et le bureau d'administration du programme des routes.

Bureau de planification du programme des routes

Le bureau a secondé le président du programme des routes provinciales pour répondre en permanence aux exigences de la planification stratégique au ministère et il a fourni un soutien administratif au comité de ce même programme. En outre, il a apporté des innovations au processus de gestion stratégique, en ce qui concerne notamment les produits et les réunions de comités spéciaux.

Un des grands projets réalisés en 1987 a été un sondage d'opinion publique chez les conducteurs pour connaître leur attitude face au réseau routier provincial. Il en ressort que le public utilise amplement le réseau (95 pour 100 étaient des usagers) et que 94 pour 100 étaient très ou passablement satisfaits du réseau actuel. Il ressort aussi que près de la moitié des voyages sur route étaient d'agrément et associés aux loisirs. La sécurité sur les routes est un objet de grande préoccupation pour les usagers, mais 9 fois sur 10 ceux-ci ont indiqué se sentir en sûreté lorsqu'ils circulent sur les routes provinciales.

Le chef du bureau a présidé la deuxième conférence nord-américaine sur la gestion des chaussées, qui s'est tenue à Toronto la première semaine de novembre 1987. Le personnel du bureau a assuré les services de soutien à cette conférence prestigieuse à laquelle une trentaine de pays ont participé et qui a mis en évidence le leadership du MTO en ce domaine.

Le groupe chargé de l'inventaire routier a apporté des améliorations informatiques au système de gestion de l'inventaire. La nouvelle version a augmenté la capacité d'analyse des données se rapportant à l'état des routes et du réseau, ainsi que la capacité d'identifier les améliorations afférentes; mais en outre, elle rationalise davantage la saisie des données sur le terrain.

Le groupe d'analyse du réseau routier a continué d'analyser les exigences de capacité et les problèmes de congestion sur le réseau routier provincial; il a estimé les exigences pour l'agrandissement futur et les chemins d'accès; il a conseillé la haute direction sur les besoins et l'échéancier d'un agrandissement futur d'un réseau; il a mené des enquêtes sur diverses questions juridictionnelles en rapport avec des transferts et charges de route.

Par ailleurs, une étude a été réalisée pour le cabinet du ministre sur les coûts et l'échéancier de l'élargissement à quatre voies de la route 17 transcanadienne. Il en résultera un apport précieux pour l'étude d'une politique routière nationale entreprise par l'Association des routes et transports du Canada.

Bureau d'administration du programme des routes

Le personnel du bureau a continué d'assurer des services administratifs au programme des routes provinciales. Le plan pluriannuel des immobilisations routières a été établi pour la période 1988-1992 et comporte plus de 5 000 projets d'amélioration. Le plan de financement des routes pour l'exercice 1987-1988 a été mis en oeuvre et plus de 170 contrats seront octroyés sur appel d'offres.

En 1987-1988, le bureau a administré 661 millions de dollars destinés à la construction, à la conception de projets et à l'administration des programmes. Ces fonds proviennent à la fois du ministère des Transports et du ministère du Développement du Nord et des Mines. Dans le Sud de l'Ontario, (au sud de la rivière des Français), la construction routière prévue et réalisée grâce aux fonds du MTO a exigé des débours de 251 millions de dollars en 1987-1988. Ces travaux comportaient la réfection de 281 km de route et de 85 ponts, ainsi que la construction ou l'ajout de nouvelles voies à 42 km de route et 20 ponts.

Dans le Nord de l'Ontario, les travaux d'immobilisations routières, prévus et réalisés grâce à des fonds du MDNM ont nécessité un débours de 85 millions de dollars. Parmi les réalisations, on compte la réfection de 364 km de route et de 12 ponts, de même que l'agrandissement de 22 km de route et la création de 9 nouveaux ponts.

Des progrès importants ont été accomplis pour automatiser davantage les procédés opératoires du bureau. Les bases de données sur les projets de construction passés et présents ont été améliorées pour favoriser une programmation plus efficace et en faciliter la consultation. De même, d'autres procédés ont été améliorés en vue de la programmation pluriannuelle et du contrôle des dépenses par exercice financier.

Bureau de gestion des contrats

Le personnel du bureau est chargé d'élaborer et de mettre en oeuvre de nouvelles politiques, méthodes et systèmes relativement à la gestion des contrats, aux garanties de qualité, à la gestion de la main-d'oeuvre et à la formation du personnel nécessaire aux activités de construction du MTO.

Ses principaux domaines d'activité ont été :

- l'élaboration d'un système global de qualité garantie pour les contrats de revêtement des structures;

- la formation des employés régionaux en matière d'inspection du revêtement des structures;
- la participation à l'élaboration permanente de spécifications des travaux finis à l'usage du ministère, et participation à la rédaction des normes provinciales de l'Ontario;
- la surveillance de la dotation en personnel dans les régions;
- la surveillance des méthodes d'administration et de paiement des contrats;
- le processus d'examen des documents contractuels; et
- la création d'un système prototype d'établissement des documents contractuels à l ntention du personnel régional et pour la formation des techniciens sur le terrain et l'acquisition de matériel informatique pour la phase1 du projet d'informatisation.

Le bureau a assumé la préparation des documents formels d'appels d'offre, ainsi que l'annonce et l'exécution de 212 contrats à propos desquels il a fourni une interprétation officielle et les éclaircissements demandés avant la clôture des appels d'offres.

Des vérifications quantitatives avant paiement final aux entrepreneurs ont été effectués par les bureaux régionaux du ministère à l'égard de 116 contrats d'immobilisations, 95 d'entretien et 43 de subvention.

Enfin, 99 contrats d'immobilisations ont fait l'objet de vérification des quantités établies sur les plans par les régions.

Bureau des biens immobiliers

Le bureau a élaboré, révisé et contrôlé les politiques et méthodes relatives à l'acquisition, à la vente et à l'allocation des biens immobiliers.

Il lui incombait aussi de : (a) réviser et approuver l'évaluation des biens de grande valeur; (b) d'approuver la nomination des évaluateurs et des experts privés dans le cadre des transactions immobilières; (c) coordonner, négocier et régler des affaires portées en arbitrage devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario et autres tribunaux.

Les employés de la section des biens immobiliers dans les cinq bureaux régionaux ont négocié 401 règlements à l'amiable. Soixante-trois propriétés ont été expropriées afin d'entrer en possession des terrains nécessaires à la réalisation des projets.

Au total, 6 933 806 $ ont été consacrés aux acquisitions requises pour des projets routiers, dont 86 606 $ ont été versés à des municipalités pour des propriétés nécessaires à des voies rapides urbaines.

Des recettes de 4 110 299 $ ont été réalisées sur la vente de biens et les contrats de location ont produit 806 321 $.

Le personnel affecté à l'évaluation a procédé à la révision et au contrôle des évaluations des biens du ministère faites par les employés régionaux et des évaluateurs exerçant dans le privé.

Le bureau a examiné 111 soumissions régionales et il a procédé à six évaluations en rapport avec des cas d'arbitrage. Dix révisions ont été effectuées sur le terrain à propos d'évaluations régionales, dont neuf avaient été réalisées la première fois par des évaluateurs payés à l'acte et se rattachaient à d'autres programmes du ministère.

Enfin, le bureau a examiné l'application des politiques dans deux régions, afin de vérifier la manière dont sont appliquées les politiques et méthodes et de fournir des conseils techniques à la demande des employés régionaux. Le bureau s'est également chargé de la résolution de toutes les réclamations pendantes soumises à l'arbitrage de la Commission des affaires municipales de l'Ontario.

Bureau des devis et des demandes de paiement des entrepreneurs

Ce bureau a fonctionné avec un personnel de 32 employés répartis en deux sections distinctes.

Section des devis

Les employés ont préparé les devis officiels pour 485 contrats au ministère et dans les municipalités, la valeur des offres s'étant chiffrée à 331 726 187,90 $. Des recommandations d'octroi de 470 contrats et de rejet de 15 autres ont été adressées aux cadres supérieurs.

L'intensification des échanges avec les bureaux régionaux s'est affirmée avec l'introduction d'une comptabilisation au km à l'aide d'un micro-ordinateur et l'installation d'un système d'extraction de données sur les prix moyens par article. De plus, la section a comparé et analysé le coût de certains projets afin d'assurer un bon rapport coût/efficacité dans la conception des routes et la négociation des contrats.

Section des demandes de paiement des entrepreneurs

La section a reçu et analysé toutes les réclamations importantes relatives aux travaux de génie adressées par des entrepreneurs au sujet de contrats d'immobilisations et d'entretien, et elle a rédigé des recommandations de règlement sujettes à l'approbation du sous-ministre.

Elle a conseillé les directeurs régionaux qui ont demandé son avis au sujet de réclamations ressortissant à l'autorité régionale et elle a contrôlé les principes en cause dans les réclamations réglées par les régions. Elle a dispensé des services experts en matière de réclamation relative à l'ingénierie à tous les services du ministère, ainsi qu'aux municipalités, experts-conseils et entrepreneurs, à leur demande.

L'entretien et l'exploitation des voies publiques

Bureau du génie et de la gestion de la circulation

Systeme de la gestion de la circulation autoroutière

La mise en oeuvre des systèmes de gestion de la circulation autoroutière dans les régions de Toronto Hamilton-Burlington et Ottawa a progressé tout au long de l'année grâce à une activité ininterrompu de construction dans la région de Toronto; aux appels d'offres pour l'extension du réseau à Burlington; à l'achèvement de la planification dans la région d'Ottawa et à la modernisation du système QEW-Mississauga.

Le système de Burlington entre dans sa deuxième année de fonctionnement alors que des améliorations sont apportées aux procédés opérationnels et à la fiabilité de l'équipement. Selon une estimation préliminaire, la gestion du système se traduit par une diminution importante des accidents et une augmentation de la circulation de transit. Un prolongement du réseau de 5 km, de l'extrémité sud de la voie surélevée jusqu'à la route 20, a été tracé sur plan et mis en appel d'offres.

Sur l'autoroute 401 entre le chemin Martingrove et la rue Yonge, le système initial deviendra effectif au printemps 1990 selon les prévisions actuelles.

La Communauté urbaine de Toronto a réalisé une étude subventionnée par la province au sujet de la faisabilité d'un système de gestion dans le couloir de la voie rapide Gardiner et du boulevard Lakeshore.

La masse grandissante de connaissances et d'expériences que le ministère est en train d'accumuler au sujet des SGCA est mise en commun avec les ingénieurs-conseils, les entrepreneurs et les fournisseurs du secteur privé au Canada. Cette dernière année, de nouveaux systèmes de grande envergure ont été proposés aux États-Unis, à la Chine et à Singapour. Les entrepreneurs canadiens sont en bonne position pour profiter de ces occasions d'exportation et, dans certains cas, ont déjà réussi à le faire.

Section du génie électrique

Étant donné l'évolution rapide que connaît l'industrie de l'électronique, la section a entrepris de réaménager de grandes composantes du matériel en place pour les signaux de circulation.

L'équipe affectée à l'électronique a réussi à concevoir un logiciel SGCA pour l'autoroute 401 et qui sera utilisé en 140 points de contrôle lors de la première phase. Ce logiciel est présentement soumis à des épreuves de validation rigoureuses en vue d'une livraison prévue pour juin 1988.

Le personnel a créé un système d'éclairage à haut support approuvé par le ministère en 1984 et destiné à certaines applications d'éclairage total des voies rapides. Suite à des études approfondies, ces systèmes ont été employés pour l'éclairage partiel des autoroutes et d'autres routes principales. Ces systèmes ont été installés sur le Queensway à Ottawa et sur les autoroutes 401, 403 et 407 dans la région de Toronto.

La section a commencé de publier un bulletin de renseignements sur les modifications apportées aux prescriptions du ministère en matière d'électricité.

La première phase du système de gestion des dispositifs électriques (SDGE) a été achevée avec l'installation du matériel et du logiciel informatique dans les districts quatre et six. Le SDGE est un instrument de gestion qui permet notamment de faire l'inventaire chronologique des contrôleurs de signaux lumineux.

Le personnel a organisé un cours pour former les employés s'occupant de construction dans les régions et des installations électriques dans les districts, afin de leur apprendre les méthodes d'inspection des dispositifs électriques lors des travaux de construction routière.

Section d'analyse et de développement de la circulation

Cette section a subi une réorganisation approfondie, si bien que l'effectif atteindra le niveau prévu au cours du prochain exercice.

La révision des politiques déjà en cours s'est poursuivie cette année; elle a comporté notamment l'étude des possibilités de dépasser sur la route transcanadienne; l'évaluation des barrières routières; différents examens des besoins du ministère en données sur la circulation routière, sur les balises en bordure des routes et en relief sur la chaussée, et sur les renversements accidentels de camions.

Des travaux techniques ont été réalisés en vue d'uniformiser les normes dans l'aménagement des passages pour piétons.

Une étude de faisabilité a été effectuée au sujet d'un protocole d'uniformisation des communications en rapport avec les systèmes informatiques de régulation de la circulation (SIRC) dans les municipalités. Les projets SIRC sont entrepris dans le cadre du programme des opérations de circulation.

On a mis en place un traitement décentralisé des données et une installation de dessin assisté par ordinateur et on a continué l'élaboration d'un système de circulation intégré, à l'intention des municipalités.

Section de la signalisation routière

La section a convenu d'introduire dans la signalisation d'information des éléments promotionnels suivant le voeu du gouvernement de rehausser le profil de l'industrie touristique en Ontario en la rendant plus visible.

Il est permis aux municipalités que traversent les routes provinciales d'inscrire sur les panneaux un message, un slogan ou un logotype évoquant une

attraction culturelle, historique, économique ou touristique propre à leur région.

Le nouveau manuel de régulation de la circulation durant les travaux routiers a été publié à l'intention de tous ceux qui travaillent à l'aménagement routier. Les employés du ministère que ces nouvelles procédures intéressent exécutent notamment des travaux d'arpentage, d'entretien, d'inspection, de construction, ou sont affectés aux patrouilles de secours. Il existe une édition de poche de consultation facile, qui est durable et peut être mise à jour.

Bureau de la plannification de l'entretien

Poursuivant le rôle qui lui échoit de relier la gestion stratégique du sous-programme d'entretien à la gestion de ces opérations, le bureau a pris les mesures suivantes :

. donner une forme concrète à la gestion de la conservation des routes (en coopération avec la direction des travaux d'immobilisations); et

. établir un dispositif "d'interventions administratives clés" pour vérifier si le programme se déroule efficacement.

Conformément à son rôle de vérification du budget d'entretien, le bureau a pris l'initiative suivante :

. utiliser des micro-ordinateurs afin d'améliorer les travaux d'analyse, de répartition et de commercialisation.

Cherchant à améliorer la gestion des opérations d'entretien, le bureau a mis en oeuvre les projets suivants :

. transposer le système d'information de gestion, vieux de 17 ans, de l'ordinateur central à un mini-ordinateur fonctionnant selon un système moderne fondé sur une base de données relationelles;

. donner forme à une structure de surveillance recouvrant toutes les opérations; et

. réexaminer la politique de privatisation des travaux d'entretien que l'on applique depuis quatre ans.

Bureau des opérations d'entretien

Au cours de l'exercice écoulé, le personnel affecté à la planification et aux opérations de paysagisme, aux services d'entretien spéciaux et à l'analyse des opérations d'entretien a continué d'exercer un rôle actif comportant la participation à divers comités où il a fait valoir les questions et les priorités d'entretien en ce qui concerne les devis, l'évaluation des nouveaux produits et les techniques.

Le bureau a continué d'apporter son expertise en aménagement paysager au programme de construction des routes en prenant une part active à 120 projets dans les trois régions du sud. Il a préparé 24 schémas de plantation en vue de leur mise en oeuvre au printemps 1988.

Sa participation à la planification d'ensemble de la promenade des Loyalistes s'est poursuivie lors du processus de révision du plan maître. Le bureau a poursuivi la mise en oeuvre de différentes mesures concernant les routes d'agrément, et notamment l'embellissement des ponts, la rectification des aménagements paysagers et les travaux préliminaires sur les placements prévus pour les haltes routières.

Le personnel a coordonné la revalorisation des installations dans les haltes routières du Nord de l'Ontario, dans le cadre du programme d'amélioraton des centres d'information touristique dans le Nord de l'Ontario (NOTICE). En outre, il a coordonné la planification et la conception d'un vaste espace de repos/pique-nique/ information sur l'autoroute 401 afin d'en faire, du côté ouest, une porte d'entrée dans la Communauté urbaine de Toronto.

Un projet de recherche a été entrepris en coopération avec les services de R et D afin de déterminer s'il est techniquement possible de réserver des espaces pour des fleurs sauvages sur les emprises routières et pour en connaître l'impact sur les opérations d'entretien par le MTO.

Un pulvérisateur hors route installé sur un véhicule à chenilles a été conçu et fabriqué en tenant compte des toutes dernières technologies.

L'évaluation d'un nouvel additif empêchant la dérive des pulvérisations, employé en conjonction avec un ajustage rotatif spécial, a donné des résultats positifs à un prix plus rentable. Par conséquent, le ministère a entrepris d'installer ce dispositif sur la moitié de ses véhicules de pulvérisation.

Une étude visant à réprimer l'érosion est entrée dans sa première phase, qui consiste à déterminer la fréquence optimale pour l'application de trois paillis hydrauliques différents qui produiront un couvert végétal équivalent à la paille. La deuxième phase servira à déterminer si les liants sont nécessaires et à quelle fréquence ils le seraient pour réprimer l'érosion à la façon de la paille.

Les essais à long terme visant à déterminer la durabilité des matériaux de marquage des chaussées se poursuivent par l'observation de deux sites sur l'autoroute 401 à Toronto.

Outre la question des matériaux de marquage durables, celle de la durabilité des peintures routières a été résolue par l'introduction progressive de peintures d'une plus grande qualité lesquelles seront mis en usage dans plusieurs districts au cours de 1988.

Le personnel a continué d'examiner à fond les normes de qualité et les instructions de fonctionnement dictées par le ministère en matière d'entretien. La surface et l'accotement des routes, les patrouilles routières et le contrôle des opérations en hiver ont été au centre des préoccupations. En outre, cette révision indiquera si nos méthodes sont réalistes par rapport au climat actuel et si elles tiennent compte des derniers progrès technologiques.

L'entretien et l'exploitation des voies publiques

Bureau du génie du matériel

Ce bureau comprend les sections suivantes : nouveau matériel; gestion du parc de véhicules; documents et administration; et le garage gouvernemental à Queen's Park. Au cours de l'exercice 1987-1988, les principales activités du bureau ont été : fourniture d'équipements aux usagers dans le MTO; maintien d'un système informatisé de gestion du parc de véhicules pour contrôler les activités de ce dernier; conseils techniques, cours de formation, assistance en matière de conception et de développement, et autres services divers aux usagers clients dans tout le ministère. Le garage gouvernemental a fourni des services variés à la clientèle dans le secteur de Queen's Park.

Section du nouveau matériel

La section a consacré 8,9 millions de dollars à l'acquisition de matériel roulant neuf : voitures, fourgonnettes, camions, niveleuses, chargeuses, tracteurs, tondeuses, caravanes et autres.

Par ailleurs elle a fabriqué trois grandes machines à peindre les routes (ligneur de zone) et une de petite taille (hachures croisées). Le personnel a dessiné une machine pour laver les murs et le plafond des tunnels sous le canal Welland, et un nouveau type de pulvérisateur d'herbicide; leur fabrication est déjà à un stade avancé.

Un épandeur de sel et de sable a été équipé d'un nouveau modèle de convoyeur afin de distribuer avec une plus grande précision le sable ou le sel. Des essais seront effectués au cous de l'hiver 1988-1989.

Le vieux matériel a été réaffecté, mis à la ferraille ou vendu aux enchères.

Section de la gestion du parc

La section a été restructurée et son personnel redéployé au cours de l'exercice; le bureau chef du garage du matériel roulant relève maintenant du chef de la section de gestion du parc.

Le manuel des politiques et méthodes de gestion du matériel du MTO a été complètement réorganisé.

Le personnel a continué de noter les actes affectant le matériel roulant du ministère et a donné son avis pour résoudre les problèmes d'entretien et de réparation d'équipements variés. La première livraison d'un bulletin d'information sur des questions courantes relatives à l'équipement a été publiée sous le titre de "Nuts and Bolts".

La prudence au volant des véhicules du MTO a été valorisée par la tenue du "Roadeo" annuel dont le concours final à Donwsview a été remporté par Hugh Britton, du district de Port Hope. L'approbation a été donnée d'étendre le programme des récompenses aux conducteurs prudents afin d'y inclure les conducteurs habituels de véhicules lourds.

Du matériel et des logiciels informatiques ont été achetés pour automatiser le système d'inventaire du matériel remplacé et ajouté. Le système informatique sera utilisé en parallèle avec l'inventaire manuel pendant une période d'essai en 1988.

La section a entrepris conjointement avec la région du Centre une étude en vue de mettre en place un système d'information de gestion du parc automobile municipal au garage du district de Toronto. Cette étude fait partie d'une enquête sur les moyens de perfectionner le système d'information de gestion du matériel déjà en usage.

Section des archives et de l'administration

Les tâches de soutien administratif assurées par la section comportait notamment le contrôle du budget, la vérification des factures, l'autorisation des paiements et l'administration du personnel.

Garage du gouvernement à Queen's Park

Le garage a continué d'offrir les services de chauffeur et de messagerie à sa clientèle de Queen's Park, dont le bureau du Conseil des ministres, assurant la liaison entre le centre de Toronto et Downsview. Il s'est également occupé de l'approvisionnement en carburant et de l'entretien mécanique pour sa clientèle de Queen's Park.

Les travaux de rénovation du garage entrepris en 1986 ont été achevés.

Bureau de gestion des couloirs de transport

Ce bureau a été constitué en juillet, suite au fusionnement de la section de contrôle des couloirs d'accès et de la section des permis d'enseigne et de construction.

Les deux sections ayant rapport à l'industrie de l'aménagement, il y a eu une recrudescence d'activité pour l'examen des demandes et des permis. Quelque 7 700 dossiers d'aménagement du territoire ont été examinés directement. Le nombre global de permis que les administrations de district ont délivrés relativement à la construction et à l'utilisation du sol, à des entrées, des empiétements et des enseignes ont atteint une valeur record de 1 056 480 122 $. Les droits perçus à l'égard des permis au cours de l'année civile 1987 se sont totalisés à 955 681,27 $.

De plus, il a fallu résoudre un grand nombre de détails administratifs et organisationnels en raison du fusionnement et de la réorganisation interne.

Sécurité et réglementation

Direction de l'élaboration des règlements sur les transports

Bureau de coordination et de developpement de la securite routiere

Le bureau a pris bon nombre de mesures de développement, de recherche, de promotion et d'éducation visant à influencer le comportement et l'attitude des usagers de la route et à encourager et réglementer l'usage de l'équipement de sécurité à bord des véhicules.

Une des principales initiatives a consisté à établir un projet pilote de counseling de groupe à l'intention des conducteurs. De même, l'idée de répartir en plusieurs phases le programme de traitement des conducteurs en difficulté a été adoptée.

Le bureau a mené aussi d'autres projets de création de politiques en ce qui concerne : la Loi sur les véhicules tout terrain; le Code de la route dans ses dispositions visant les exploitants d'autobus scolaires; les questions de transport intéressant les conducteurs âgés; et l'impact des modifications proposées dans l'industrie des assurances sur la sécurité routière.

Une modification au Code de la route a été mise en place durant l'année pour exempter les ambulanciers et les pompiers des dispositions législatives à l'égard des ceintures de sécurité.

Par ailleurs, la version révisée du rapport sur les accidents de véhicules automobiles a été diffusée à la grandeur de la province. Ce perfectionnement du système des données sur les accidents rehaussera la qualité des renseignements recueillis et accélérera leur livraison à des fins d'analyse.

Une section de recherche et d'évaluation a été créée pour permettre au personnel de jouer un plus grand rôle dans l'estimation du comportement des usagers routiers grâce à l'observation et à l'analyse des indicateurs choisis et à la recherche fondamentale.

Au chapitre de la recherche, les initiatives comportaient notamment une étude pour mieux connaître la fréquence des cas de conduite en période de suspension et en expliquer les raisons; la création d'un modèle mathématique pour prédire les accidents et les risques; un sondage sur le dépassement des autobus scolaires lorsqu'ils sont arrêtés; enfin, la formulation d'une méthode qui servira de base à une série d'enquêtes sur l'ignorance en matière de sécurité routière.

Au cours de l'exercice, un intérêt considérable a été accordé à des mesures de promotion et d'éducation. Le Guide de l'automobiliste a été remanié en profondeur afin d'y supprimer les redondances et d'y inclure de nouveaux éléments importants pour les novices. Des dépliants ont été publiés et distribués pour expliquer la prudence au volant de véhicules agricoles et de caravanes et le bon usage des phares le jour. Un guide a été réalisé à l'intention des cyclistes, de même qu'une série de messages radiophoniques sur la prudence à bicyclette à l'intention des adultes et des adolescents. En mars dernier, une campagne radiophonique faisant valoir la courtoisie au volant a été menée dans toute la province pour corriger la piètre attitude des automobilistes . Enfin, on a encore insisté pour faire comprendre au public le danger de tenir un enfant sur soi lorsqu'on est en voiture, et on a publié une affiche en ce sens.

Le personnel du bureau est resté en rapport avec le personnel chargé de l'exécution, les autres services gouvernementaux, les chercheurs et les groupes d'intérêt en assistant et en prenant la parole à des colloques et conférences. Ses autres activités courantes l'ont amené notamment à donner suite aux recommandations formulées par les jurys du coroner, à publier l'édition 1986 du rapport annuel sur la sécurité des routes en Ontario et à fournir son aide au coordonnateur de la Sécurité routière de l'Ontario.

Bureau du transport par autobus

Au cours de l'exercice 1987-1988, le bureau a poursuivi de nombreuses initiatives et a traité de problèmes variés intéressant ses principaux groupes clients : les entreprises de transport interurbain et de transport scolaire, et les voyageurs.

Ses activités et réalisations notables ont porté notamment sur ce qui suit :

. l'établissement du règlement 370/87 de l'Ontario, déposé le 22 juin 1987, qui modifie le règlement 167/81 du Code de la route et autorise l'utilisation en Ontario d'autocars routiers équipés d'un monte-charge;

. l'établissement du règlement 652/87 de l'Ontario, déposé le 2 décembre 1987, qui révoque l'interdiction établie en vertu du règlement 888 d'apposer des annonces ou des dispositifs publicitaires à l'extérieur des véhicules de transport en commun;

. la participation continuelle aux délibérations du comité interministériel poursuivant la réduction des pouvoirs monopolisateurs des municipalités à l'égard du nolisage local d'autobus et des services de visites touristiques en autobus;

. un examen de grande envergure des questions et des politiques concernant les lignes interurbaines et les services de nolisage, le transport scolaire et le transport urbain municipal;

. la promotion continuelle de la perspective de déplacements interurbains en autobus en tant qu'intervention, parmi d'autres, en faveur d'une plus grande mobilité pour les personnes handicapées;

. le développement plus poussé d'un système informatique permettant d'observer le rendement opérationnel et financier et la prestation du service dans les transports interurbains par autobus;et

. l'évaluation des effets sur les transports par autobus de la mise en oeuvre du système d'enregistrement des exploitants de véhicules utilitaires (EEVU) et du Code canadien de sécurité routière (CCSR), et en particulier la réglementation des heures de service des conducteurs, prévue dans le CCSR.

Enfin, le personnel du bureau a répondu à diverses demandes de renseignement, en provenance de la fonction publique, de l'industrie des transports par autobus et des usagers.

Bureau de la sécurité routière communautaire

Le bureau a favorisé la promotion de la sécurité routière au niveau local. Ce bureau composé de quatre personnes s'est imposé comme lieu d'échange de renseignements et point de contact central pour le réseau des groupes désireux d'agir localement en faveur des attitudes et des usages propre à la prévention des accidents. Il a publié un bulletin de nouvelles en rapport avec la sécurité dans la communauté; il a créé, sur micro-ordinateur, une base de données d'intérêt local afin de servir le réseau de prévention routière communautaire; il a organisé deux conférences provinciales pour les groupes de prévention communautaire; il a publié quatre dépliants d'information à propos de sécurité; enfin, il a acheminé une aide financière pour faire démarrer des projets dans deux collectivités par l'entremise d'un modeste programme de subvention aux initiatives de prévention communautaire.

Bureau du transport par camion

La réforme de la réglementation du camionnage a été au centre des préoccupations du bureau tout au long de l'année. Le projet de loi 150 sur le camionnage, devant succéder à l'actuelle Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, est parvenu au stade de l'étude en comité avant les élections à l'automne. Il a été inscrit de nouveau au programme législatif de la nouvelle Assemblée en décembre 1987, en tant que projet de loi 88.

Conjointement à cette réforme, des règlements ont été établis pour donner suite aux engagements de mettre en application le Code canadien de sécurité routière (CCSR). Les normes de sécurité assorties au CCSR seront mises à exécution de façon semblable dans toutes les juridictions au Canada. Cette mesure est perçue comme un geste positif en vue d'accroître la sécurité routière.

Un rapport annuel sur l'industrie du camionnage pour le compte d'autrui en Ontario a été instauré; il présente dans une perspective de six ans des données d'enquêtes effectuées par Statistique Canada à ce sujet.

Le bureau a continué de représenter le MTO dans de nombreux comités interprovinciaux et internationaux, et ce dans le but de favoriser une plus grande compatibilité avec les autres instances juridiques à différents sujets. Un des grands forums importants à l'accomplissement de cet objectif a été la conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé.

Une étude conjointe entre le gouvernement et le secteur privé a été réalisée au sujet de l'uniformité des règlements régissant les dimensions et le poids des véhicules utilitaires. Le personnel du bureau a coordonné la tenue d'une consultation publique pour que les représentants du public et de l'industrie puissent exprimer leurs opinions au sujet des projets découlant de l'étude. Le point final de ce processus a été la présentation d'un rapport au ministre qui a donné son assentiment au protocole d'entente entre tous les ministres provinciaux des transports pour standardiser la réglementation des dimensions et du poids des véhicules utilitaires.

Les bureaux suivants relèvent directement du directeur général :

Bureau de planification et d'evaluation du programme

Ce bureau offre des services et conseils relatifs à la gestion des ressources financières et humaines du programme de la sécurité et de la réglementation.

En particulier, ses responsables financiers ont assuré la préparation du budget du programme, contrôlé les dépenses et recettes, géré l'élaboration du système des rapports et communiqué avec les autres ministères et organismes du gouvernement.

Ses préposés aux ressources humaines ont contribué à la résolution des problèmes quotidiens de dotation en personnel, à l'élaboration des politiques et des procédures de dotation en personnel et à l'élaboration et à la révision du plan à long terme; ils ont aussi maintenu des contacts avec les autres ministères et organismes centraux du gouvernement.

Bureau de soutien du reseau

Le réseau d'interrogation en direct sur la réglementation a accru en quantité et en qualité ses services aux usagers à travers la province. Suite à une meilleure performance des fournisseurs de services, la disponibilité et le rendement du système ont égalé ce qu'il y a de mieux au pays au cours de l'exercice écoulé.

À titre de mesure intérimaire, de nouveaux ordinateurs plus puissants et au dessin ergonomique amélioré ont été ajoutés au réseau.

Le programme de remplacement total du matériel informatique a démarré avec la livraison par un expert-conseil d'un rapport sur l'état de la technologie et les difficultés associées au remplacement.

Les compétences du personnel ont été rehaussées grâce à une réorganisation en profondeur et aux efforts d'automatisation des procédés.

Bureau d'amélioration des systemes

Le bureau a fourni au programme de réglementation des transports les services nécessaires à l'élaboration et au maintien des systèmes manuels et automatisés requis pour délivrer et contrôler les permis destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs. Ses principaux efforts ont porté sur le développement du réseau des transporteurs, le système d'enregistrement des véhicules par demande unique, la continuation des méthodes normatives de mesure du temps et l'amélioration des systèmes relatifs aux véhicules et aux conducteurs.

Sécurité et réglementation

Direction des permis et de l'immatriculation

Bureau du perfectionnement des conducteurs

Ce bureau a achevé sa réorganisation en 1987. En février 1987, la section du contrôle des permis de conduire et celle des examens médicaux ont été combinées sous le nom de section de l'examen et du contrôle des conducteurs. Une nouvelle section, appelée contrôle des documents, a également été créée.

Une formation entrecroisée a été établie pour élargir les connaissances du personnel et rehausser le service au public.

Bon nombre de mesures importantes ont été prises, notamment :

. établissement de normes médicales nationales à l'égard des utilisateurs de véhicules automobiles;

. ébauche d'un protocole d'entente entre le Québec et l'Ontario pour l'échange de renseignements sur les contrevenants non résidents;

. participation à la définition d'un processus d'entrevue collective devant servir au traitement des conducteurs dont le dossier est défavorable; et

. mise en place d'un programme dynamique de perfectionnement des conducteurs, instaurant un dialogue avec les associations professionnelles, les groupes d'intérêt et les bureaux régionaux.

Bureau de vérification des conducteurs et des véhicules

Au cours de 1987-1988, le bureau a soumis les émetteurs privés et du MTO à des vérifications exigées par le MTO (Direction des permis et de l'immatriculation) et le MR (Direction de la taxe de vente au détail). Ces vérifications ont permis d'assurer dans des limites raisonnables que :

. les données financières et réglementaires étaient traitées de manière complète, exacte et opportune;

. les systèmes répondaient aux objectifs poursuivis en ce qui concerne leur sécurité et leur intégrité; et

. les règles, les procédures et la législation étaient respectés. De plus, le bureau est intervenu comme interface entre l'administration centrale, les régions et la vérification interne dans les cas de vol ou de fraude.

Bureau des politiques d'exploitation

Le bureau a assumé la création et la mise en oeuvre des politiques d'exploitation se rapportant à l'immatriculation des véhicules et aux permis de conduire, et a surveillé ces activités. Son mandat vise à la création de politiques, la formation nécessaire à l'implantation des programmes, la documentation sur les politiques et les procédures, ainsi que l'évaluation du programme au niveau fonctionnel.

Les principales réalisations au cours de l'exercice écoulé ont été :

Plaques minéralogiques perpétuelles pour le corps diplomatique : On a remplacé les plaques délivrées annuellement au corps diplomatique et consulaire par des plaques perpétuelles nécessitant une simple vignette de validation annuelle, pour plus de commodité pour les usagers.

Visa pour freins à air comprimé : Ce programme exige de tout conducteur de véhicule muni de freins à air comprimé de se qualifier pour recevoir un visa. Ce système a été mis en place pour améliorer la sécurité routière et respecter le Code canadien de sécurité. D'ici mai 1989, les conducteurs de ce genre de véhicules doivent tous faire viser leur permis de conduire à cet effet.

Manuel et formule de rapport des accidents routiers : Suite à la modification de la formule de rapport d'accident routier en janvier 1988, le bureau a rédigé et distribué plus de 25 000 manuels aux agents de police et aux administrations municipales dans la province.

Étalement temporel des renouvellements concernant les véhicules utilitaires : Une équipe d'employés a procédé à l'abandon progressif du renouvellement des vignettes à date fixe trimestrielle et a mis en oeuvre un régime de renouvellement modulable qui convient mieux aux besoins des usagers commerciaux et au cycle de leurs affaires.

Refus d'immatriculation en cas de contraventions de stationnement impayées : Ce nouveau régime, mis en place à l'automne 1987, interdit le renouvellement des plaques d'immatriculation de quiconque a négligé de payer une amende de stationnement illégal assortie aux plaques à renouveler — jusqu'à ce que l'amende soit réglée.

Permis d'autorisation aux personnes handicapées : Le bureau a fait progresser considérablement l'élaboration d'un programme ramenant à un régime uniforme et unique les divers régimes présentement en usage, en ce qui concerne l'identification des véhicules admis à stationner dans les espaces désignés. La mise en oeuvre dépend de l'adoption du texte législatif pertinent, plus tard cette année.

Échange interprovincial des dossiers : Le bureau a établi des politiques fonctionnelles en vue d'un système d'échange des dossiers des conducteurs et des véhicules entre les provinces. Cela permettra de mieux contrôler le remplacement des permis de conduire et des immatriculations de véhicule originaires d'une autre province. Le système sera progressivement mis en place au cours de 1988.

Bureau d'administration des permis et de l'immatriculation

Il incombait au bureau d'aider et d'informer le public et les organismes publics de tous les paliers de gouvernement en rapport avec tout ce qui touche l'administration des permis et de l'immatriculation.

Une de ses grandes réalisations a été d'implanter intégralement une inter-

face informatique de bande à bande permettant de transmettre des condensés de dossiers de conducteurs aux assureurs automobiles.

Dix-huit compagnies ont adopté le nouveau système, si bien que 750 000 condensés ont pu leur être livrés, à raison de deux livraisons hebdomadaires au lieu des six à huit semaines d'attente selon l'ancien système.

Service de l'exploitation

Ce service a continué d'assurer la bonne marche des bureaux de la direction à Kingston, en fournissant l'orientation nécessaire au personnel de soutien régional et aux bureaux des permis et des services de soutien. Il a également continué de dispenser des services centralisés de formation, de contrôle de production et d'administration.

Le personnel affecté au contrôle financier a établi les prévisions et les écritures comptables pour des revenus consolidés de quelque 571,2 millions de dollars, provenant de toutes les activités reliées aux conducteurs et aux véhicules.

Deux systèmes financiers apparentés ont été mis en place durant l'exercice écoulé, et notamment le traitement automatique des remboursements et des refus de renouvellement.

Service de soutien aux bureaux locaux

Le service a continué de vérifier et de contrôler le travail des 325 bureaux des permis de conduire et d'immatriculation des véhicules et des 71 centres d'examen du permis de conduire.

Durant l'exercice, il a effectué 21 764 vérifications et répondu à 156 606 appels de renseignements.

En outre, il a fourni des conseillers à demeure aux comités et groupes de travail suivants, en rapport avec des missions destinées à faire progresser les objectifs de certains programmes :

. enregistrement des véhicules en une seule opération;

. échange interprovincial de dossiers;

. vérification ordonnée de documents émis séquentiellement; et

. moniteur et sous-système de contrôle.

Le service a aussi prêté son concours pour :

. réaliser le manuel d'enregistrement des véhicules;

. compiler en un code les règles administratives concernant les véhicules;

. apporter une aide technique/administrative à propos des amendes en souffrance et de la liaison avec le ministère du Procureur général;

. fournir des coordonnateurs/contrôleurs de vérification de nouveaux véhicules par l'usager; et

. réaliser des projets de marketing au ministère — langage simple, service à la clientèle et communications téléphoniques.

Bureau des operations d'immatriculation et de permis

Le bureau a révisé le rapport sur les accidents d'automobile et a mis cette version révisée en usage dans le but de répondre aux souhaits des corps de police qui demandaient une méthode plus efficace pour faire rapport sur les collisions.

On a entrepris de gérer les déclarations de culpabilité sur une base de données porteuse afin de faciliter la tenue des dossiers sur les utilisateurs de véhicules utilitaires.

L'automatisation des remboursements pour les véhicules de transport de passagers a été instaurée, réduisant le délai d'attente de dix semaines à moins de quatre. Le traitement des refus de renouvellement résultant d'un chèque non provisionné a été adopté pour les cas où le conducteur ou l'intéressé inscrit a manqué au paiement en raison d'un chèque sans provision.

Les commandes de plaques d'immatriculation au choix de l'usager se sont élevées à 40 000.

Bureau des services de soutien

Le développement des services de soutien a amené la dispersion des ressources employées à doter en personnel le Bureau de vérification des conducteurs et des véhicules et à réorganiser le Bureau des politiques d'exploitation.

Direction des permis et de l'immatriculation

Cette direction qui compte 519 employés est installée à Kingston et Downsview; il lui incombe d'émettre des permis de conduire à 5 978 105 conducteurs et de procéder à l'immatriculation de 6 873 113 véhicules, ce qui rapporte 517 800 000 $.

Sécurité et réglementation

Direction de la conformité aux normes

Bureau du controle des transporteurs

Le service des enquêtes spéciales a collaboré avec le personnel régional affecté à l'application des lois pour exécuter 12 mandats de perquisition délivrés en vertu du Code criminel et de la Loi sur les infractions provinciales (LIP); ces perquisitions visaient sept transporteurs routiers opérant sans permis ou avec un permis irrégulier dans dix localités à travers la province. Par ailleurs, des perquisitions ont été effectuées dans les locaux de 25 expéditeurs suite à 44 mandats délivrés au titre de la LIP, ce qui a entraîné 514 déclarations de culpabilité pour surcharge de camion.

Le service du contrôle et des sanctions a observé les activités de l'industrie des transports par camion et par autobus. Plus de 35 000 fiches sur les transporteurs ont été versées dans une nouvelle base de données informatique. Au cours de l'exercice, 424 lettres de mise en garde ont été adressées aux exploitants de véhicules commerciaux et 102 interrogatoires de conformité ont été menés. En outre, le service a dû diriger les procédures de sanction et instruire des causes devant le registrateur des véhicules automobiles ou la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Une équipe d'employés a été chargée de coordonner la formulation et la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité routière (CCSR). En préparation de la loi d'habilitation, il a fallu établir des profils à propos des transporteurs et des conducteurs, ainsi qu'un système permettant de vérifier à l'échelle nationale l'observation du code chez les transporteurs commerciaux.

Le bureau a aussi contribué à l'établissement des heures de service normales dans la province et aux procédés opérationnels nécessaires à l'application des règlements fédéraux et provinciaux concernant les heures de service. Enfin, il a entrepris la rédaction du manuel des règles de vérification des installations.

Bureau d'immatriculation des transporteurs

La nouvelle Loi de 1987 sur le transport par véhicule à moteur (LTVM) ayant été adoptée au 1er janvier 1988, le bureau a commencé à administrer l'examen révisé de sécurité afin de fixer une cote de sécurité et de déterminer si le requérant est apte à recevoir un permis d'exploitation extraprovincial.

On a poursuivi la conversion des permis d'exploitation de véhicules utilitaires pour les rendre sous la nouvelle forme terminologique normalisée; de même, on a expédié le nouveau texte du permis aux titulaires pour avoir leur assentiment. Environ 50 pour 100 des titulaires l'ont accepté et leur permis a été inscrit aux fins de transfert auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour révision finale et délivrance.

L'examen des permis d'exploitation d'un véhicule utilitaire ou d'un véhicule de transport en commun a porté sur 4 631 certificats émis par la commission. Par ailleurs, 4 056 permis d'exploitation ont été reformulés et 981 demandes d'obtention ont été instruites aux termes de la LTVM de 1987. Quelque 26 000 permis pour véhicule utilitaire et 4 397 permis pour véhicule de transport en commun ont été délivrés, engendrant des recettes de 373 917,55 $.

Par ailleurs, le bureau a reçu la responsabilité de délivrer le permis d'heures de service à compter du 1er janvier 1988.

Finance et l'administration

Direction de l'approvisionnement et des services

Bureau de gestion du parc de véhicules

Ce bureau a été constitué à la fin de 1986, après que le Conseil de gestion du gouvernement eut délégué au ministère la responsabilité de créer et d'administrer une politique sur les véhicules motorisés à l'usage du Gouvernement de l'Ontario et de réduire les coûts de cinq pour cent.

Le bureau se compose d'un petit groupe de spécialistes qui coordonne un organe interministériel s'appuyant sur trois niveaux d'intervention pour élaborer des politiques et prendre des décisions. Tous les ministères dotés d'un parc automobile sont représentés dans au moins un des comités formant cet organisme.

La première année complète de fonctionnement a permis des mesures d'économie de l'ordre de deux millions de dollars et de déterminer d'autres économies à réaliser pour les années à venir. Tous les ministères ont établi un programme de réduction des frais consacrés à leur parc automobile et ont amélioré la gestion de ces actifs.

Une entente est intervenue entre tous les ministères pour définir les éléments d'information et les méthodes voulus pour tenir l'inventaire et créer des bases de données fonctionnelles à l'égard du parc automobile de la fonction publique. Ces bases de données sont présentement en cours de réalisation.

Le Conseil des ministres a approuvé et diffusé une nouvelle directive sur les véhicules automobiles, en remplacement du chapitre 40-3 du guide d'administration. Un énoncé des lignes directrices a été rédigé en complément à la directive et a été distribué à tous les ministères.

Les deux premières livraisons d'un bulletin de nouvelles intitulé Fleet Management ont été distribuées. Il s'agira d'un bulletin trimestriel ayant pour objet de renseigner tous les administrateurs du parc automobile du gouvernement.

Bureau des services administratifs

Ce bureau comprend trois sections principales : gestion de l'information, services de bureau et services graphiques.

Section des services de bureau

Le personnel de la section a été chargé d'assurer le plan d'aménagement des locaux et les services de design pour 68 projets distincts à l'intérieur du complexe de Downsview. Les principaux projets concernaient la Direction de l'approvisionnement et des services, la Division de l'entretien et de l'exploitation des voies publiques, la Division du génie routier et la Division des activités de réglementation des transports, celui-ci encore en cours de réalisation, dans le bâtiment est (56 déménagements au total).

Le personnel a également participé à l'aménagement des locaux dans la nouvelle tour qui logera les services de la région du Centre et trois groupes de l'administration centrale.

Le personnel affecté au contrôle du matériel s'est occupé de la livraison des fournitures, du mobilier et de l'équipement. Plus de 2 800 livraisons séparées ont été réceptionnées, ce qui représente près de 42 500 articles à traiter. De plus, 6 200 commandes totalisant 19 000 articles de bureau ont été livrées par le ministère des Services gouvernementaux.

Les employés affectés à la vérification et à la réparation du matériel ont effectué des travaux d'adaptation, de fabrication, de réparation et d'étalonnage d'instruments spécialisés et de précision.

Les services de télécommunication ont entrepris plusieurs réalisations. Un nouveau système de radio mobile a été installé à Thunder Bay; il est le plus imposant de tous les systèmes de district. Le MTO a déboursé près de 1,2 million de dollars pour ce projet.

Une grande expansion du service téléphonique à Downsview (système de commutation Meridian SL-1) et des retouches au système de messagerie orale ont été effectuées au cours de l'exercice pour environ 60 000 $.

Le service d'information sur l'état des routes en hiver a été augmenté de systèmes fac-similé relais dans les bureaux régionaux à London, Kingston, North Bay et Thunder Bay, pour environ 25 000 $.

La section a continué d'améliorer les réseaux téléphoniques du MTO à travers la province et a parachevé cinq systèmes électroniques à clavier, soit trois à Sault-Ste-Marie, un à London et un à Ottawa. Un système informatique numérique a été ajouté à Ottawa et un service central à système de commutation multiplex a été installé au bureau du district de Cochrane pour environ 200 000 $.

Section de gestion de l'information

La section a automatisé ses opérations sur des micro-ordinateurs pour la plupart des services du ministère. Elle a également relevé les défis qu'entraînent la Loi sur l'accès à l'information, le bilinguisme dans l'affichage et les services, le changement du nom du ministère et le retour aux mesures impériales.

L'unité d'administration des formulaires a créé des bases de données pour gérer les cartes de visite et les formulaires, et pour informatiser la réalisation des formulaires.

Le registre central de renseignement a installé deux bases de données pour automatiser l'index des contrats et d'autres informations en archives.

La bibliothèque a automatisé le catalogage de plus de la moitié du fonds de documents du ministère.

L'interrogation en direct a progressé de 12 pour 100 et la distribution du périodique "Journal Contents" a augmenté de 40 pour 100 à la suite d'un sondage de la clientèle.

Finance et l'administration

Direction de l'approvisionnement et des services

L'équipe chargée d'analyser l'information a établi des tableaux de tri et a analysé des systèmes d'information à la faveur d'une étude importante réalisée pour le bureau des matériaux de génie. Un tableau général a également été réalisé pour le système de gestion des opérations du ministère (OMS 290).

Une recherche préparatoire au programme de gestion des ressources documentaires (GRD) a été effectuée grâce à des cours, des prises de contact et des démonstrations. Une base de données bibliographiques et une bibliothèque ont été constituées à propos d'éléments de GRD, tandis qu'une autre base de données a été créée pour les contacts. Des outils de génie logiciel assisté par ordinateur (GLAO) ont été éprouvés et évalués, et un poste de travail planificateur de génie informatique a été acheté pour faire la modélisation de données.

La section a poursuivi le traitement des documents sur micro-support et un projet spécial de microfilmage porté au compte du client a été effectué pour la Metro Toronto Housing Authority.

Section des services graphiques

Le personnel de la section a répondu à 20 868 demandes de reprographie évaluées à 2 250 000 $. Les services dispensés comprennent notamment l'impression en offset (depuis les communiqués de presse jusqu'aux contrats de génie), la reproduction photographique (depuis les photographies aériennes jusqu'aux dessins d'ingénierie), la sérigraphie (depuis les panneaux à usage interne jusqu'aux affiches sur la prévention), l'impression en blanc et la photocopie à l'usage de ingénieurs (depuis les feuilles contractuelles jusqu'aux plans en rouleau), ainsi que la photocopie à grande vitesse.

En plus de retenir des services de reprographie dans le secteur privé pour le ministère, la section a exécuté la distribution ou la vente (au public, au ministère et à la fonction publique en général) de plus de 22 000 exemplaires répartis sous quelque 400 titres (rapports, guides et leurs versions remaniées) publiés par le ministère. Elle a aussi veillé à l'impression, à la vente et à la distribution de diverses cartes (depuis les cartes de comté jusqu'aux cartes routières de l'Ontario), soit 135 000.

Les préposés du service postal de Downsview ont traité 3 500 000 articles postaux et ont assuré les services de courrier mobile, en plus de s'occuper du centre de télécopie, télex et facsimilé à Downsview.

Bureau des centres de service et de restauration

Les 23 centres de service routier que le ministère loue à quatre sociétés pétrolières ont rapporté 7,3 millions de dollars au gouvernement.

En juin 1987, les restaurants Wendy's et Tim Horton's ont commencé à fonctionner en tandem dans deux stations-service Shell près de Dutton et de Trenton.

Deux combinaisons Tim Horton's/ Kentucky Fried Chicken, ainsi qu'un restaurant Wendy's, ont ouvert leurs portes aux centres Shell près de Tilbury, de Morrisburg et de Lancaster au début de mai 1988.

Les plans de réaménagement des deux centres Petro-Canada dans les environs de Cambridge ont été approuvés. Les plans prévoient le rééquipement complet des espaces réservés au service des carburants, et des restaurants McDonald neufs. Les travaux ont commencé au début mars et leur achèvement est prévu pour la mi-juin 1988. Les négociations se rapportant au réaménagement des trois autres centres de service Petro-Canada se sont poursuivies.

De nouveaux signaux d'indication avancée ont été érigés à chacun des centres de service, les signaux étant bilingues dans les environs de Morrisburg et de Lancaster.

Tous les centres de service ont été équipés pour l'accueil des handicapés, c'est-à-dire stationnement réservé, toilettes, téléphones, eau potable et restaurants, et 13 servent du gaz propane.

Bureau des achats et de l'approvisionnement

Les préposés aux soumissions ont observé de strictes consignes de sécurité à propos de tous les contrats de l'administration centrale; ils ont reçu et traité 4 500 soumissions à l'égard de 651 contrats, tandis que 1 157 entrepreneurs/fournisseurs ont assisté à l'ouverture des différentes offres. En matière de publicité, le bureau a fait paraître 397 avis publics dans la presse écrite.

Le bureau a procédé à l'achat de matériaux de construction et d'entretien et de fournitures générales pour le ministère pour une somme totale d'environ 81 millions de dollars.

Les préposés à l'achat des véhicules automobiles et du carburant ont contribué à ces opérations en normalisant les devis et regroupant les achats de tous les ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario. Les achats se sont élevés au total à quelque 72 millions de dollars.

Les magasins centraux ont permis au ministère de réaliser d'importantes économies grâce aux achats en masse. Ils ont aussi remis à neuf et entreposé les pièces des ponts provisoires Bailey utilisés en cas d'urgence. On en compte présentement 166 dans la province.

La cession du matériel usagé du ministère, du matériel excédentaire et des véhicules à moteur du gouvernement a été réalisée par enchère publique ou appel d'offres et a produit des recettes de 6,3 millions de dollars.

Le système de contrôle des biens mobiliers régit quelque 39 125 articles estimés à environ 147 millions de dollars.

Direction des ressources humaines

La direction a poursuivi la réforme de ses services et de son appareil d'exécution. Avec l'ajout du bureau de l'égalité d'emploi, elle compte dorénavant cinq unités fonctionnelles relevant du directeur. Dans le même temps, d'anciens services de l'administration centrale et des régions ont reçu un mandat et un nom remaniés, p. ex. la section de l'analyse et des politiques opérationnelles. Enfin, la direction s'est accrue d'un coordonnateur des systèmes de ressources humaines et d'un coordonnateur de la formation et du perfectionnement dans la direction.

L'exercice 1987-1988 a amené la restructuration de l'équipe de gestion dans la direction, plusieurs nouveaux chefs de services s'y étant joints et quelques-uns ayant changé de poste. Ces changements ont touché chacun des services de la direction.

Le personnel de la direction a progressé considérablement dans la voie de la bureautique, en insistant sur l'allègement de la manipulation et du traitement des informations, et a mis en place la phase 1 d'un réseau en zones spécialisées. Il a également participé au projet CHRIS intéressant l'ensemble de la fonction publique, et il a commencé la mise à l'essai d'un système de téléinformation sur les employés.

Une mesure clé a été adoptée en mettant en place un programme d'apprentissage dont l'objet est semblable à celui du programme des stagiaires en administration au ministère et du programme de stages dans la fonction publique. Six apprentis ont été embauchés pour deux années de formation comportant des tâches progressives à l'administration centrale et dans les régions.

Programme d'equite en matiere d'emploi

En 1987, le mandat que poursuit le programme d'équité en matière d'emploi dans la fonction publique de l'Ontario a été élargi pour rehausser la condition professionnelle de quatre autres groupes, soit : les personnes handicapées, les minorités visibles, les francophones et les autochtones, sans compter le programme établi pour les femmes.

Le programme fut donc désigné par un nouveau nom, équité en matière d'emploi, et son imputabilité a été attribuée au directeur des ressources humaines.

Cependant, le principal centre d'intérêt est demeuré du côté des buts fixés pour les femmes. On a mis l'accent sur l'augmentation du nombre de femmes dans les groupes professionnels où celles-ci sont sous-représentées, ainsi que dans les groupes alimentant les premiers. Parmi ces groupes, on compte notamment les cadres moyens et supérieurs, les ingénieurs et les arpenteurs, les enquêteurs et le personnel affecté à l'exploitation et à l'entretien des routes.

Le personnel compétent a fourni une aide technique aux chefs de service et a coordonné le plan d'équité en matière d'emploi adopté par le MTO, ainsi que les activités connexes.

Parmi les principales réalisations, on compte :

. aide soutenue aux cadres pour établir des missions et des programmes d'accélération des carrières pour les femmes;

. 18 missions de développement entreprises grâce au fonds de stimulants à l'équité dans l'emploi;

. approbation par le Conseil de gestion du gouvernement du dossier concernant la garderie à Downsview et son financement;

. conférence annuelle réunissant les représentantes du réseau pour l'équité dans l'emploi; et

. counseling pour les femmes en matière de carrière et de travail.

Bureau d'exploitation des ressources humaines

Le bureau a fourni des services consultatifs et des conseils en ce qui a trait notamment à la classification, à la rémunération, aux avantages sociaux et à la dotation en personnel. En outre, il lui incombe de coordonner les systèmes et les services administratifs relatifs aux ressources humaines. Ses services ont été réalisés par trois sections : analyse et politiques opérationnelles; services des ressources humaines; avantages sociaux et administration.

Section de l'analyse et des politiques operationnelles

Le rôle et le mandat de la section ont été établis en octobre 1987. L'énoncé comportait quatre éléments principaux, soit la formulation d'une politique d'exploitation, l'analyse opérationnelle, l'élaboration ou l'amélioration des normes de classification et la formation.

La section a conçu et exécuté deux grandes mesures : d'abord, un atelier sur la classification et la rémunération dans le contexte du ministère, ensuite un séminaire sur les techniques d'entrevue en rapport avec l'embauche du personnel au MTO.

Services des ressources humaines (Administration centrale)

Le personnel de cette section a assuré des services consultatifs selon l'approche généraliste du "guichet unique". Il a oeuvré à 24 réorganisations touchant plus de 550 employés. Le nombre de classifications a augmenté de 34 pour 100, tandis que l'aide aux cadres a progressé de 25 pour 100.

Finance et l'administration

Direction des ressources humaines

Section des avantages sociaux et d'aministration

La section a assuré le service administratif pour l'ensemble du ministère au sujet des assurances de groupe offertes aux employés et de l'administration de la paye. Les dossiers individuels des employés ont été décentralisés vers les cinq administrations régionales, à qui il incombe maintenant de les garder en sécurité et de les tenir à jour, une attention particulière étant accordée à la Loi sur l'accès à l'information et à la protection de la vie privée. Le personnel de la section continuera d'assurer la sécurité et la mise à jour de quelque 3 000 dossiers de l'administration centrale.

Au cours de la première année du programme de planification des ressources humaines et de départ volontaire institué par le gouvernement, plus de 400 employés ont profité des conditions du programme pour quitter le ministère. La section a dû répondre à une demande accrue de conseils au sujet des pensions et traiter davantage de dossiers, de même qu'offrir davantage de services de consultation au grand nombre de nouveaux employés venus remplacer ceux qui sont partis.

Bureau de planification et de developpement

Le bureau s'est occupé de : créer, mettre en oeuvre et administrer des programmes et des mécanismes se rapportant aux ressources humaines; fournir une expertise d'appoint et de consultation aux comités des ressources humaines; créer des programmes de perfectionnement des employés et de formation technique; effectuer la planification des ressources humaines/de la relève et la gestion du rendement.

Parmi les réalisations dominantes, on compte : la mise en route d'une étude sur la formation et le perfectionnement du personnel du ministère; la diffusion d'une directive sur les affectations de perfectionnement; la tenue d'un atelier sur la stagnation professionnelle; enfin, la coordination d'ateliers de perfectionnement des cadres au sujet des relations avec les médias.

Elaboration des politiques et projets

Le personnel de la section a amorçé, élaboré, mis en oeuvre et évalué des politiques et des projets intéressant le ministère et le gouvernement, ainsi que des mesures législatives ayant de vastes conséquences sur la gestion des ressources humaines et introduisant des innovations sur les lieux de travail. Il s'est également occupé de coordonner la planification stratégique et opérationnelle de la direction.

Les principales réalisations de la section ont consisté à :

. mener de l'avant le projet d'informatisation qui a pour objet de relier les ordinateurs personnels en un réseau de zones spécialisées au sein de la direction;

. créer et mettre en oeuvre les politiques et les procédures pour l'accès à l'information, y compris une formation à l'échelle de la province;

. parachever la planification du rendement, réviser la formation des cadres et des chefs d'unité de négociation et dispenser des services de consultation; et

. raffiner la stratégie de communication de la direction.

Section de la planification des ressources humaines

La section a pris diverses initiatives pour planifier les ressources humaines, tout en continuant d'assurer des services consultatifs et de soutien administratif aux comités des ressources humaines et aux cadres hiérarchiques.

Section de la formation et du perfectionnement du personnel

Le personnel a continué de consolider et coordonner un bon nombre des activités de formation et de perfectionnement des employés du ministère. En plus d'offrir une grande variété de cours techniques, de gestion et de perfectionnement, la section a augmenté considérablement ses prestations dans des domaines extrêmement prioritaires comme celui de la technologie de l'information.

Les initiatives intéressant les ressources humaines ont retenu davantage l'attention, surtout dans des secteurs fonctionnels comme l'enseignement du français, la planification de la retraite et les relations avec les employés.

Bureau de la sante et de la securite au travail

Le bureau a continué d'assurer un haut niveau de service en matière de santé et de sécurité au travail à l'intention des employés et des cadres. Une nouvelle orientation a été donnée à l'élaboration des politiques, faisant une plus grande place aux employés. Les représentants des employés et de la direction ont convenu d'une formation globale en sécurité et santé au travail à l'intention des membres de comités mixtes syndicat-employeur. La politique du ministère à l'égard du tabac a été formulée et mise en oeuvre.

Bureau des relations de travail

Les conseillers en relations de travail ont continué de conseiller les cadres en vue de prévenir les plaintes et griefs des employés du ministère, ou d'y répondre, ou de les résoudre. Ils ont aussi représenté le MTO devant la Commission de règlement des griefs, le Tribunal des relations de travail et les autres instances quasi-judiciaires s'occupant des conflits de travail.

(Ressources Humaine à suite)

Au cours de l'exercice, la Commission de règlement des griefs a accru considérablement le nombre de ses audiences d'arbitrage afin de rattraper un retard accentué. Cet effort a eu un effet passager mais bien marqué sur la capacité du bureau à poursuivre la réalisation des perspectives sur les relations de travail et à diriger les cours prévus en relations de travail..

Bureau de la planification et du controle des budgets

Le bureau a assuré la liaison avec le Conseil de gestion du gouvernement, le ministère du Trésor et de l'Économie et d'autres organismes centraux; de plus, il s'est occupé de planifier, évaluer, élaborer, contrôler et analyser le budget du ministère. Ces fonctions ont été exécutées par l'entremise des trois sections comme suit :

Le personnel chargé de préparer le budget s'est occupé principalement de l'acquisition des ressources nécessaires à l'établissement du budget annuel. Il a coordonné la présentation des prévisions de recettes et de dépenses, a représenté le ministère à toutes les étapes de la répartition des ressources et a formulé ses demandes de personnel et de crédits pour l'exercice suivant.

Le personnel affecté à l'analyse et au contrôle du budget a suivi de près les dépenses et les recettes; il a relevé les écarts et proposé des solutions financières à cet égard. Il a également assuré aux responsables des programmes le soutien nécessaire pour la gestion annuelle des ressources financières.

Le personnel chargé de l'évaluation a coordonné l'intégration du principe de la gestion par résultats aux méthodes de gestion en usage dans le MTO.

Bureau des systemes financiers

Le personnel de ce bureau a fourni, dans l'exploitation des systèmes financiers manuels ou informatisés, le soutien technique nécessaire aux cadres supérieurs pour gérer efficacement les ressources financières. Il est également chargé d'implanter et de moderniser les systèmes financiers tout en maintenant l'efficacité des systèmes existants, et de fournir aux gestionnaires les analyses et évaluations financières nécessaires au contrôle et à la surveillance au cours de l'exercice, à l'appréciation du rendement, à l'information financière et à la présentation des rapports.

Bureau de vérification des qualifications

Ce bureau a continué de vérifier si les entrepreneurs répondent aux normes de qualification établies par le ministère; il a proposé des améliorations au processus d'accréditation et les a élaborées et mises en oeuvre. Plus de 360 entrepreneurs sont présentement accrédités auprès du MTO.

Bureau du chef comptable

Ce bureau assure l'ensemble des fonctions comptables : liste de paye, comptes fournisseurs et comptes clients, tenue des documents comptables, établissement des états financiers et liaison avec le ministère du Trésor et de l'Économie. Il exerce ses activités dans trois domaines clés :

Bureau des dépenses

Le personnel élabore les principes et méthodes touchant les comptes fournisseurs, les comptes de frais, la paye et les subventions, et met en oeuvre les méthodes régissant l'émission et la distribution des chèques du Trésor et la fourniture de données touchant les dépenses. Il surveille et coordonne les politiques, les méthodes et les budgets relatifs aux indemnités de déménagement des employés, ainsi que les données relatives aux comptes de frais pour s'assurer du respect des règlements et la communication de renseignements statistiques.

Bureau de controle des revenus

Ce bureau est chargé de l'élaboration des politiques et méthodes relatives au contrôle des revenus et au partage des coûts. Il traite et enregistre les données relatives aux comptes clients et rapproche les avances et paiements locaux du compte central, dépose dans le Fonds consolidé du revenu toutes les recettes et tous les remboursements de dépenses au Trésor, rapproche toutes les sommes déposées directement par les agents des permis et de l'immatriculation, établit les comptes clients pour les accords de partage de coûts conclus par le ministère, compile et distribue tous les documents statistiques financiers et coordonne les activités quotidiennes intéressant l'établissement de tous les rapports financiers et statistiques.

Administration centrale - Comptabilite et administration

Ce bureau effectue la comptabilité et l'administration régionales pour l'administration centrale et le ministère du Développement du Nord et des Mines grâce à quatre sections distinctes : la section de la paye et du personnel; la section du budget, qui est chargée de l'enregistrement et du recouvrement des dépenses par centre de coûts; la section des comptes fournisseurs; et la section de l'administration, qui fournit divers services à l'administration centrale : ventes aux enchères, appels d'offres, service postal de messageries, et autres.

Direction de l'informatique

La direction a assuré des services d'information et de soutien de technologie informatique au ministère. Deux initiatives primordiales ont été prises en 1987-1988 : la création d'un nouveau bureau (bureau de planification des ressources internes d'information) chargé de préparer un plan stratégique pour le MTO; la mise en route du projet de traitement décentralisé des soumissions architecturales, destiné ultimement à établir des devis techniques et un serveur d'enregistrement pour le reste des services informatiques et télématiques nécessaires au ministère.

Ces mesures portent toutes deux sur la manière par laquelle l'informatique peut servir les orientations stratégiques données aux activités du MTO et nécessitent un examen par le Conseil de gestion et son autorisation.

La direction a également participé intensément au projet de restructuration des centres informatiques de Toronto entrepris par le ministère des Services gouvernementaux dans le but de regrouper les activités de son centre de calcul en un centre de production (centre de calcul de Downsview) et un centre de développement (centre de calcul de Queen's Park).

Parallèlement à la montée constante de l'usage des micro-ordinateurs, il a fallu accroître les logiciels et les essais. Le personnel de la direction a collaboré avec plusieurs clients pour effectuer la transposition des systèmes à partir de l'ordinateur central vers les micro-ordinateurs et il a favorisé les transferts de technologie. Par exemple, une étude et les acquisitions nécessaires ont été réalisées pour établir un réseau local dans la Division des finances et de l'administration et un autre dans les bureaux du sous-ministre.

Quelques faits saillants sont à noter :

. l'entretien et l'amélioration des ordinateurs dans 11 domaines d'application du génie et de 40 ordinateurs dans 10 domaines d'application des affaires;

. deux grandes études portant sur le dessin assisté par ordinateur (DAO); transposition des progiciels actualisés de DAO vers les ordinateurs personnels;

. nouveaux systèmes pour simplifier l'immatriculation des véhicules des compagnies de camionnage opérant au delà des frontières provinciales;

. nouveaux systèmes concernant les transporteurs faisant du camionnage de louage;

. de nombreuses mesures de police et d'application de la loi, y compris l'interrogation sur réseau pancanadien; interface avec le terminal dans les voitures de police; refus de renouveler en cas d'amendes de stationnement en souffrance; amélioration du système de données sur les accidents;

. nouveau sous-système à l'appui de l'endossement du permis de conduire pour les opérateurs de véhicule muni de freins à air;

. enfin, transfert de technologie des traceurs de courbes.

Services en francais

Le bureau a dressé un plan de mise en oeuvre dans le ministère, d'après les mémorandums soumis par les cadres et les employés touchés par la Loi sur les services en français. Officiellement présenté par le sous-ministre en décembre, ce plan a été bien accueilli par la Commission des services en français de l'Ontario et l'Office des affaires francophones.

Quelques points ont soulevé des questions qui seront résolues au cours de l'année prochaine.

Le bureau, aidé du comité de francisation, met actuellement à jour une politique précisant les obligations de chaque bureau du ministère en vertu de la loi.

Condamnations au titre du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
7	Véhicules non immatriculés	55,571	55,209
9 (1)	Déclarations inexactes	76	61
9 (2)	Défaut de communiquer un changement d'adresse	1,763	1,992
10	Véhicules sans plaque d'immatriculation	1,407	1,886
12	Violations relatives aux plaques d'immatriculation	5,762	6,404
13	Mauvaise utilisation des plaques d'immatriculation	917	923
18 (1)	Conduite sans permis ou catégorie inapproprée	22,177	18,742
18 (3)	Conduite en contravention à une condition	2,236	2,258
18 (4)	Laisser conduire un conducteur sans permis		1,172
19	Défaut de présentation du permis de conduire	25,000	19,964
21 (1) a,b,c,d	Violations relatives au permis de conduire	687	276
22	Conduite pendant la suspension du permis-permis d'une autre province	17	21
23	Conduite d'un véhicule par un conducteur de moins de 16 ans	14	6
30 (1)	Conduite sans le droit de conduire		5
30 (2)	Possession illégale d'un certificat d'immatriculation	5	2
30 (3)	Possession illégale d'un permis de conduire	117	109
33	Conduire un véhicule non permis		3
35	Conduite pendant la suspension du permis	12,359	11,855
44	Violations relatives aux exigences touchant les feux	12,943	11,668
45	Aucun signal de véhicule à conduite à droite		3
46	Freins défectueux	1,622	793
48	Accessoires défectueux (rétroviseurs, pare-brise etc.)	246	646
49	Véhicule équipé de rétroviseurs s'étendant sur plus de 305 mm		3
52 (3) a	Pneus défectifs	1,571	1,183
55 (1) a & b	Vue obstruée du conducteur	140	172
55 (2)	Enduit de couleur interdit	65	72
55 (3)	Enduit de couleur qui obscurcit l'intérieur du véhicule	585	805
56 (1) a & b	Glaces non dégagées	1,033	723
57	Bruit excessif ou vapeurs provenant du moteur	10,595	10,389
58	Aucun signal pour véhicules lents	64	71
60 (1) a & b	Appareil de télévision visible au conducteur		124
60 (2)	Fonctionnement interdit d'un appareil de télévision		28
61 (2)	Avertisseur radar interdit	7,093	11,001
62	Véhicules tractés sans fixations appropriés	1,146	1,000
65 (3)	Défaut d'accepter l'inspection du véhicule	1,090	936
67	Conduite d'un véhicule défectueux	2,165	1,609
68	Défaut de présenter la preuve d'inspection requise	728	305
69	Affichage d'une vignette d'inspection non fournie par le ministére	3	1
87 (1)	Véhicules utilitaires sans le nom du propriétaire	388	241
87 (2)	Aucun réflecteurs à l'arriére (véhicules utilitaires)		8
88	Conducteur ou passager d'une motocyclette sans casque de sécurité	1,697	1,509
90 (2)	Ceinture de sécurité modifée ou inefficace	976	635
90 (3)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité ou mauvaise utilisation (conducteur)	63,705	68,662
90 (4)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité (passager)	3,881	

Condamnations au titre du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
90 (6)	Défaut du conducteur de s'assurer que les ceintures soient bouclés	5,104	5,817
92 (1)(2)(5)(6)(7)(10)	Véhicule surdimensionné	1,253	502
93 (7)	Violations relatives aux permis spéciaux	432	
93 (1)	Surchargé par rapport au permis		3
93 (2)	Défaut de présenter le permis de propriété d'un véhicule utilitaire	11	
94 (1 & 2)	Chargement inapproprié ou faisant saillie à l'arrière du véhicule	2,816	2,261
98 (1)(1b)	Poids excessif - pneus		
99 (1)a	Poids excessif - un essieu (un pneu)	109	
99 (1)b	Poids excessif - un essieu (deux pneus)	1,197	
99 (1)c	Poids excessif - deux essieux	8,195	
99 (1)d	Poids excessif - trois essieux	290	
99 (2)	Poids excessif - deux essieux (un pneu)	4	
99 (3)	Poids excessif - trois essieux (un pneu)	4	
99 (4)	Poids excessif - essieu avant (non vérifié)	50	
99 (6)	Poids excessif - essieu avant (poids maximum admis)	28	
100 (b)	Poids excessif - ensemble de trois essieux	139	
100 (c)	Poids excessif - ensemble de quatre essieux	77	
101 (1)(abc)	Poids brut maximum admis	3,627	471
101 (2)(3)	Défaut de présenter une autorisation	7	
102 (3)	Poids excessif durant le période de gel	288	
103	Poids excessif, routes de catégorie B	56	
104 (1)	Poids excessif par rapport aux limites admises	1,771	
104 (2)(5)	Défaut de présenter un permis	15	
105 (6)	Refus de passer à un poste de pesée		23
105 (7)(a)	Défaut de répartir la charge		3
105 (7)(b)	Géne de la pesée/le mesurage/examen de la charge		3
109	Vitesse supérieur d'au moins 50 km/h à la limite	4,428	4,186
109	Vitesse de 29 à 50 km/h supérieure à la limite	122,505	129,471
109	Vitesse de 15 à 30 km/h supérieure à la limite	276,530	296,078
109	Vitesse supérieur à la limite de moins de 16 km/h	383,349	402,286
111	Conduite imprudente	15,929	16,523
113	Vitesse anormalement réduite	128	109
114	Défaut d'obéir à un agent de police	168	148
114 (3)	Conduite d'un véhicule sur une route fermée	250	177
115	Défaut de céder le passage	152	147
116	Défaut de s'arrêter à une route à priorité	48,453	46,095
118	Défaut de respecter un panneau de cession de passage	562	541
119	Défaut de céder le passage à l'entrée d'une route	6,074	7,739
120	Défaut de respecter un passage pour piétons	2,355	1,777
121 (2)	Virage à droite interdit à une intersection	2,804	2,132
121 (3)	Virage à droite interdit - chaussée à plusieurs voies	361	277
121 (4)	Virage à gauche interdit devant un véhicule approchant en sens inverse	6,389	6,488
121 (5)	Virage à gauche interdit à une intersection	6,042	6,590
121 (6)	Virage à gauche interdit - chaussée à plusieurs voies	642	557
122 (1)	Défaut de signaler un virage	16,337	17,360
122 (2)	Défaut de signaler un départ	4,501	4,559

Condamnations au titre du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
122 (4a)(4b)	Signalisation manuelle inappropriée	5	6
122 (5)	Signalisation inappropriée	44	45
122 (6)	Mauvaise utilisation du dispositif de signalisation	69	55
122 (7)(7a)(7b)	Défaut de signaler un arrêt	75	121
123	Demi-tour interdit	481	180
124 (4)(a)(b)(c)	Défaut de respecter un signe d'arrêt/marques sur la chaussée/passage à piétons prés l'intersection		126
124 (5)(a)(b)(c)	Défaut de respecter un signe d'arrêt/passage pour piétons/feu rouge		29
124 (25)	Défaut de respecter un signal - défaut de s'arrêter		2
124 (18)	Défaut de remettre en marche d'une manniére dangereuse un véhicule d'urgence		23
124 (17)	Défaut de s'arrêter et céder la priorité avant virage		370
124 (16)	Défaut de respecter un feu rouge	39,660	36,503
124 (7)	Défaut de céder la priorité	802	710
124 (8-15)(19)	Défaut relatif à une flèche verte jaune ou rouge	13,805	21,585
124 (6)	Défaut de céder la priorité à un piéton	427	383
124	Virage interdit	6,546	*
125 (3)	Défaut de respecter un feu jaune temporaire	19	15
125 (4)	Défaut de respecter un feu rouge temporaire	88	80
126	Défaut de circuler à droite sur une chaussée à plusieurs voies	150	102
127 (1)(2)(3)(6)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicles	2,054	2,122
127	Défaut de se ranger sur la droite	93	
127 (4)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicules	592	685
127 (5)	Défaut se déporter à droite ou à gauche	48	58
127 (7)	Dépassement inapproprié	1,193	1,190
128	Conduite à gauche du centre de la chaussée	1,399	1,315
129 (1)	Dépassement à droite	340	465
* incorporé maintenant dans l'article 124 (8-15)			
129 (2)	Dépassement dangereux à droite	4,324	4,412
130 (1)	Défaut de respecter les panneaux des accotements	702	776
132	Circulation interdite dans une rue à sens unique	4,260	3,830
133 (a)	Changement de voie dangereux	6,277	6,293
133 (b)	Conduite dans la voie du centre d'une chaussée à trois voies	111	111
133 (c)	Défaut d'emprunter une voie pour circulation lente	4,959	4,909
135 (a)(b)	Conduite inappropriée sur une chaussée à deux voies	609	625
135a	Marche arriére	63	43
136 (1)	Suivre un véhicule de trop prés	18,276	19,158
136 (2)	Suivre un véhicule utilitaire de trop prés	234	202
137 (1)	Défaut de céder le passage à un véhicule de pompiers, etc.	311	339
137 (2)	Suivre un véhicule de pompiers	27	8
138	Remorquage interdit		21
139	Remorquer plus qu'un seul véhicule		2
140	Encombrement du siège du conducteur	273	259
141	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau	160	168
142	Conduite d'un véhicule sous les barrières d'un passage à niveau	214	219

Condamnations au titre du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
143	Ouverture inappropriée des portes d'un véhicule	283	312
144 (1)	Dépassement inapproprié d'un tramway immobilisé	115	111
144 (2)	Dépassement à gauche d'un tramway	25	24
145	Conduite inappropriée à l'approche d'un animal	1	3
146	Aucun feu de détresse sur un véhicule utilitaire	848	853
147 (1)(7)	Stationnement inapproprié sur la chaussée	586	587
147 (8)	Aucun feu de détresse sur un véhicule utilitaire	8	10
147 (9)	Aucune torche sur un véhicule utilitaire	15	14
147 (10)	Véhicule qui gêne la circulation	440	416
148	Course sur la route	31	59
150 (b)	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau (véhicules utilitaries)	17	22
151 (5)	Défaut de s'arrêter devant un autobus scolaire	916	769
151 (6)	Défaut de s'arrêter derriére un autobus scolaire	225	193
151 (7a)(7b)(7c)(8)	Défaut d'utiliser les feux de signalisation (autobus scolaires)	5	8
151 (9)	Utilisation inappropriée des feux de signalisation (autobus scolaires)	7	4
151 (14)	Défaut d'éteindre les clignotants (autobus scolaires)	5	14
151 (15)	Les mots (écolier) non visibles		1
152 (3)	Défaut de respecter le panneau d'arrêt d'un autobus scolaire	159	91
154 (1)	Attacher un cyclomoteur, etc. à un véhicule		11
154 (3)	Cyclomotoriste transporte une autre personne		8
158 (2)	Défaut de respecter les indications des panneaux	3,494	4,483
159	Défaut de respecter les indications des panneaux	43	18
160	Abîmer un avis/enlever un obstacle		26
164	Utiliser une remoque lorsqu'elle est occupée par une personne		9
173	Défaut de signaler un accident	3,531	3,660
174	Quitter les lieux d'un accident	2,334	2,351
175	Défaut de signaler les dommages causés	631	617
189a	Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	900	941
	Divers	2,195	
	TOTAL	1,288,780	1,307,775

Condamnations au titre des réglements d'application du Code de la route

484	Infractions relatives aux autobus scolaires	2	
469 (14)(15)(16)(17)	Infractions relatives aux plaques d'immatriculation	15	
462	Infractions relatives aux motocyclettes	721	
462 (13)	Infractions relatives aux catégories de permis de conduire	77	
462 (9)	Défaut de signaler un changement de nom ou d'adresse	1,522	1,345
462 (2)	Défaut de signer son permis de conduire	744	831
469 (21)	Un phare défectueux	3	
477 (4)	Stationnement inapproprié	210	
494 (2)	Utilisation interdite de pneus à crampons	33	
485	Défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité pour jeunes enfants	18	11
	Divers	17	
	TOTAL	3,362	2,187

Condamnations au titre du Code Criminal du Canada

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
203	Négligence criminelle entraînant un décès	30	11
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	24	14
233 (1)	Négligence criminelle	70	11
233 (2); 236(1)	Quitter les lieux d'un accident	1,206	1,220
233 (4a)	Conduite dangereuse	1,063	1,026
233 (3)	Conduite dangereuse entraînant des lésions corporelles		71
233 (4)	Conduite dangereuse entraînant un décès		31
234; 237; 239	Conduite avec les facultés affaiblies	12,514	13,952
234 (1)	Refus d'inspection	165	14
235 (2); 237; 238(5)	Refus de subir un alcootest	2,451	2,870
236; 237	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	14,422	15,385
242; 238 (3)	Conduite sans le droit de conduire	394	1,239
	TOTAL	32,339	35,844

Condamnations au titre du Code Criminal du Canada — commises par des jeunes contrevenants

203	Négligence criminelle entraînant un décès	1	1
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	1	1
233 (1)	Négligence criminelle	4	
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	43	52
233 (3)	Conduite dangereuse entraînant des lésions corporelles	1	4
233 (4)	Conduite dangereuse	92	120
234	Conduite avec les facultés affaiblies	100	94
234 (1)	Refus d'inspection	1	
235 (2)	Refus de subir un alcootest	12	7
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	164	150
	TOTAL	419	429
	Total des Condamnations au titre du Code Criminal	32,758	36,273

Condamnations au titre de la loi sur les motoneiges

2 (1)	Conduire ou laisser conduire un véhicule non immatriculé	337	12
2 (2)	Défaut d'immatriculer un véhicule		
2 (7)	Défaut de présenter une preuve de délivrance d'un permis (aucune plaque)		
2 (8)	Défaut de présenter un permis		
3 (1)	Déclaration fausse	2	3
3 (2)	Défaut de signaler un changement d'adresse	5	
3 (3)	Défaut de signaler un changement de propriétaire	32	
4	Chiffres de la plaque d'immatriculation non visibles	10	4
5	Défaut de s'arrêter pour un autobus scolaire	23	1
7	Traverser une route de facon inappropriée	11	
8 (1)(2)	Conduire sur une route ou en bordure d'une route sans permis	183	11
11 (1)	Utiliser ou laisser utiliser un véhicule non assuré	301	33
12 (1)	Défaut de signaler une collision	27	2
13 (1)	Vitesse excessive	43	2

Condamnations au titre de la loi sur les motoneiges

ARTICLE	INFRACTIONS	1986	1987
14	Conduite imprudente	69	8
15 (1)	Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	76	9
16 (1)	Silencieux inapproprié	6	
17	Remorquage interdit	24	2
18	Défaut de porter un casque	284	27
19	Aucune marque de sécurité nationale - commercants		2
	TOTAL	1,433	116

Réglements municipaux (motoneiges)

Résumé des condamnations (motoneiges)

Loi sur les motoneiges	1,433	116
*Code Criminel du Canada		
Réglements d'application	12	
Réglements	9	
TOTAL	1,454	116

Suspensions

Suspensions ordonnées par les tribunaux (Code de la route)

Conduite imprudente	246	226
Dépasser la vitesse limite de plus que 50 km/h (30 m/h)	241	250
Course	8	3
Quitter les lieux d'un accident	109	79
Divers	554	1,065
TOTAL	1,158	1,623

Suspensions obligatoires (Code de la Route)

Conduire un véhicule pendant la suspension du permis (article 35)	12,296	11,233
Divers		
TOTAL	12,296	11,233

Suspension du permis de conduire (Systéme de points de démérite)

Suspension aprés 6 et 15 points de démérite	22,098	22,091
Suspension pour défaut de se présenter à l'entrevue	1,496	1,668
Suspension à la suite d'une entrevue	772	617
TOTAL	24,366	24,376

* Les condamnations au titre de la loi sur les motoneiges sont incorporées maintenant dans les condamnations au titre du Code Criminel du Canada.

Suspensions discrétionnaires (Code de la Route, article 30)

INFRACTIONS	1986	1987
Trouble médical	1,158	1,378
Défaut de présenter un rapport médical	2,476	2,668
TOTAL	3,634	4,046

Autre suspensions:

Indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles	2,482	1,927
Défaut de payer une amende imposée par les tribunaux	953	903
Défaut de payer une amende imposée par le Code de la route	58,575	80,125
TOTAL	62,010	82,955

Suspensions obligatoires (Code de la route) pour infractions au code criminel

Négligence criminelle	93	9
Conduite dangereuse	950	528
Conduite avec facultés affaiblies	11,842	13,471
Refus de subir an alcootest	2,243	104
Taux d'alcoolémie de .08	13,675	14,792
Quitter les lieux d'un accident	1,114	865
Défaut de fournir l'aide nécessaire	146	10
Conduite sans autorisation	356	
TOTAL	30,419	29,779
Nombre total de suspensions	133,883	141,156

Systéme de points de démérite

Mesures de perfectionnement des conducteurs		
Lettres aux apprentis - conducteurs	48,470	48,381
Lettres aux conducteurs	116,255	116,195
Entrevues	30,918	30,723
Suspensions		
Suspension aprés accumulation de 15 points démérite	3,765	3,993
Suspension aprés accumulation de 6 points de démérite	17,991	17,780
Suspension aprés une deuxiéme accumulation de 15 points de démérite	342	318
Défaut de se présenter à une entrevue	1,496	1,668
Entrevue non satifaisante	772	617
Nombre de suspensions totales	24,366	24,376

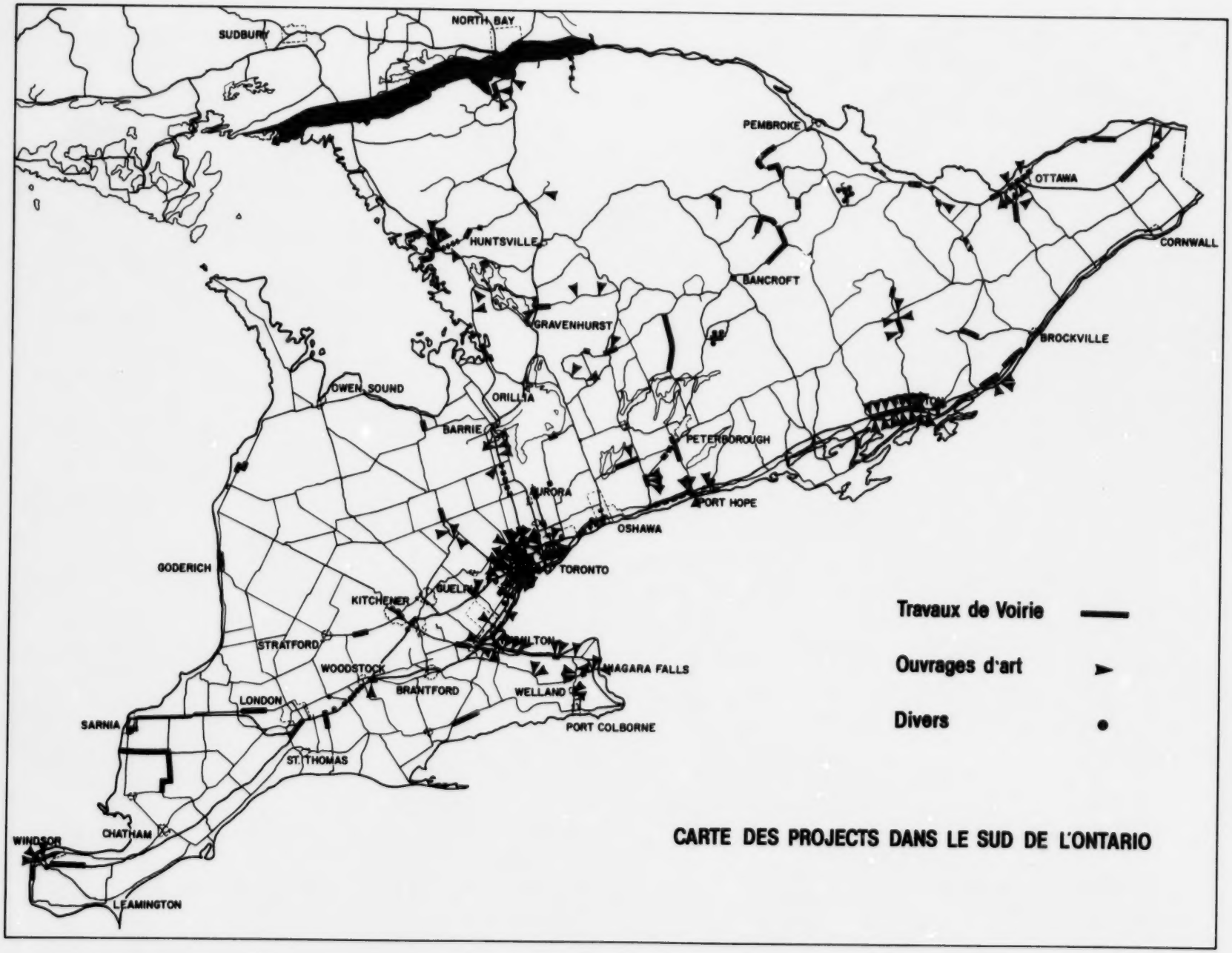
Statistiques 1987 sur le perfectionnement des conducteurs

Résumé

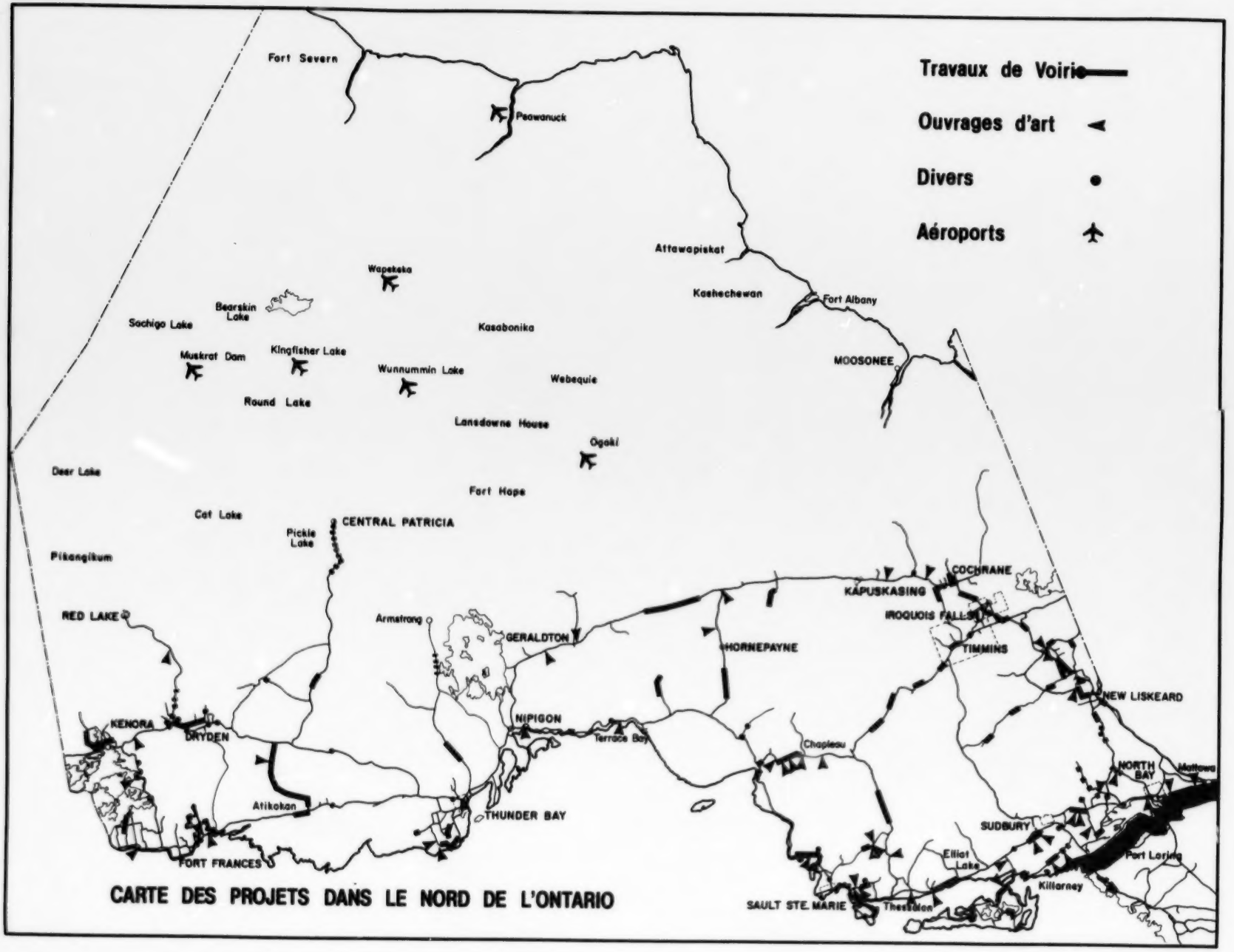
	1985	1986	1987
Nombre de titulaires de permis de conduire en Ontario	5,660,422	5,817,779	5,978,105
Nombre de Condamnations :			
Véhicules moteurs	1,202,563	1,381,151	1,376,319
Motoneiges	1,402	1,433	116
TOTAL	1,203,965	1,382,584	1,376,435
Nombre de permis de conduire suspendus	153,471	134,302	139,079
Nombre d'examens médicaux et de la vue	113,255	127,987	129,628

Résumé des condamnations

	1986	1987
Code Criminal (incluant infractions commises par des jeunes contrevenants)	32,758	36,253
Code de la route	1,288,780	1,284,239
Réglements d'application du Code de la route	3,362	2,890
Réglements municipaux	28,605	28,818
Loi sur l'assurance - automobile ogligatoire	26,653	22,031
Loi sur les véhicules utilitaires autorisés	250	616
Loi sur les véhicules de transport en commun	82	73
Loi sur le transport routier	661	1,399
TOTAL	1,381,151	1,376,319



CARTE DES PROJECTS DANS LE SUD DE L'ONTARIO



CARTE DES PROJETS DANS LE NORD DE L'ONTARIO